

**Frente Ribeirinha de Lisboa.**

**Regeneração Urbana – Nova Maneira de Pensar e Fazer Cidade**

**Ana Carina Pinto de Oliveira**

**Dissertação de Mestrado em Gestão do Território**

**Área de especialização em Planeamento e Ordenamento do Território**

**Março, 2014**

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planeamento e Ordenamento do Território, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor Nuno Henrique Pires Soares e sob a coorientação do Mestre André Fernandes.

Declaro que esta Dissertação é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

O candidato,

---

Ana Carina Pinto de Oliveira

Lisboa, Março de 2014

Declaro que esta Dissertação se encontra em condições de ser apreciado pelo júri a designar.

O orientador,

---

Nuno Henrique Pires Soares

O co-orientador,

---

André Fernandes

Lisboa, Março de 2014

Ao meu avô César, que tenhas sempre orgulho em mim.

Ao meu irmão, Ivo, que vejas em mim um exemplo a seguir.

## **Agradecimentos**

“(…) Geógrafo não é apenas o que estuda e ensina Geografia, mas principalmente o que a faz”. (Orlando Ribeiro, 1969, p. 154)

Um agradecimento especial ao Professor Nuno Henrique Pires Soares e ao Mestre André Fernandes pelo incentivo, disponibilidade, orientação, paciência, sugestões e sabedoria transmitida ao longo deste trabalho.

À minha família, sobretudo aos meus pais, irmão e avó por todo o apoio, confiança, compreensão, incentivo, alento e por sempre terem acreditado que seria bem-sucedida.

Ao Instituto de Odivelas, a minha segunda casa. A todas as professoras, monitoras, funcionárias, colegas e irmãs pela infindável paciência, por me terem ajudado de alguma maneira a ser a Mulher que hoje sou e por me terem ensinado a querer chegar sempre Cada Vez Mais Alto. Um agradecimento especial às “storas”: Teresa Abrantes, por ter sido a responsável pela minha admiração pela Geografia; Ilda Pascoal, por me ter ensinado a ler para além das palavras e Ana Branca, por não ter desistido.

À Carlota, companheira e amiga, pelo incentivo, paciência e apoio que sempre demonstrou.

À Micas, por existires.

Ao Nuno, à Raquel e à Joana, amigos de uma vida.

Ao João, por seres um amigo leal.

Ao Rui, Marta, São e Estela e Rafaela por tornarem a minha vida mais colorida.

Aos docentes e colegas do curso que me acompanharam ao longo da Licenciatura em Geografia e Planeamento Regional e posteriormente no Mestrado em Planeamento e Ordenamento do Território. Um agradecimento especial à Márcia e à Catarina: por todo o carinho, compreensão, ajuda, chamadas de atenção e sobretudo por todo o companheirismo mostrado ao longo destes sete anos.

À minha camarada e amiga C. Pereira pelos desabafos.

A todos (mesmo aqueles que não estão mencionados) que direta ou indiretamente contribuíram para a realização da presente Dissertação, os meus sinceros e profundos agradecimentos.

## **Resumo**

O conceito de regeneração urbana é indissociável das mutações ocorridas nos espaços portuários, concretizando, a atividade portuária passou por profundas transformações no último século devido às exigências da globalização, à evolução do transporte marítimo e à maior complexidade das cadeias logísticas globais. Consequentemente, ocorreram mudanças significativas nos portos com impactos importantes na relação porto-cidade.

A modernização das infraestruturas portuárias e o processo de desindustrialização, após o fim da II Guerra Mundial, levou ao declínio da indústria de base, à desativação/adaptação de instalações e à deslocalização de infraestruturas portuárias para áreas periféricas das cidades. Vão assim surgir, nas frentes de água das cidades portuárias, áreas abandonadas e degradadas.

As operações de regeneração urbana surgem como a solução encontrada para a revitalização sustentável das áreas desprezadas e devolutas com o objetivo de mudar a imagem da cidade.

A relação entre o porto e a cidade de Lisboa é notoriamente complexa passando por inúmeras fases: se inicialmente o porto exercia um papel fulcral na organização da cidade e suas funções, recentemente esta relação quebrou-se verificando-se um crescimento autónomo da cidade em relação ao porto e suas atividades.

A zona ribeirinha oriental da cidade de Lisboa foi a que mais sofreu com esta “separação”. É nesta zona que se podem encontrar áreas portuárias e espaços urbanos abandonados e obsoletos que perderam importância face às recentes exigências de organização portuária. Neste contexto, a dissertação analisa as vantagens inerentes ao processo de regeneração urbana na área ribeirinha oriental de Lisboa de modo a garantir a sua sustentabilidade urbana.

**Palavras – Chave:** Regeneração Urbana; Sustentabilidade Urbana; Área Ribeirinha Oriental de Lisboa; Relação Porto-Cidade

## **Abstract**

The concept of urban regeneration is inextricably linked to the changes that have been taking place in the port areas, that is, over the last century, the port activity has undergone uncountable changes due to the demands of globalization, the development of maritime transport and the increased complexity of the global logistic chains. Therefore, there have been important changes in the development of ports with significant effects on the port-city relationship.

After the Second World War, the modernization of ports and the de-industrialization, led to several changes such as: the decline of traditional industry, the deactivation and/or adjustment of facilities and relocation of port infrastructures into the peripheral areas of cities. As a result, derelict and abandoned areas will emerge in the port cities.

The concept of urban regeneration will arise as the solution for the sustainable development of the neglected and unoccupied areas with the aim of changing the city's image.

The relationship between the port and the city of Lisbon is clearly complex. It involves a number of stages: initially, the port played a key role in the organization of the city and its functions; however, this relationship has recently broken up providing a self-sustaining growth of the city towards the port and its activities.

The eastern riverside of Lisbon city was the most affected by this "separation". It is in this site that we can find port areas and abandoned, obsolete urban spaces that have lost their value because of the latest port organization requirements.

The main aim of this project/dissertation is to examine whether the process of urban regeneration will be the best one to embrace, for an intervention to take place in the eastern riverside area of Lisbon, in order to ensure its urban sustainability.

**Keywords:** Urban Regeneration, Urban Sustainability, East Riverside Area of Lisbon, Port-City Relationship

## Índice Geral

1.Introdução.....	1
1.1.Enquadramento do Tema e Objetivos.....	2
1.2.Metodologia e Estrutura da Dissertação .....	3
2.Abordagem Conceptual .....	5
2.1.Reabilitação Urbana/Renovação Urbana/Revitalização Urbana .....	5
2.2.Regeneração Urbana: Conceito e Evolução.....	7
2.3.Sustentabilidade Urbana .....	15
2.3.1.Desenvolvimento Sustentável .....	15
2.3.2.Sustentabilidade Urbana.....	19
2.4.Relação entre Regeneração Urbana e Sustentabilidade Urbana. ....	22
3.Problemática da relação Porto-Cidade .....	25
3.1.Relação Porto – Cidade: Complexa e Antagónica.....	25
3.2.O caso da cidade de Lisboa.....	29
4.Caso de Estudo - Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa .....	40
4.1.Enquadramento Geográfico e Histórico .....	40
4.2.Planos e Estratégias de intervenção para a Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa ..	48
4.2.1.Instrumentos de Gestão Territorial.....	48
4.2.1.1.Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML).....	48
4.2.1.2.Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (2001) .....	50
4.2.1.3.Plano Diretor Municipal de Lisboa (2012) .....	51
4.2.2.Documentos Estratégicos .....	55
4.2.2.1.Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa (2005).....	55
4.2.2.2.Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (2008).....	56
4.2.2.3.Acordo de Cooperação Institucional entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa (2008).....	58
4.2.2.5.Documento Estratégico Parque Ribeirinho Oriente (2011) .....	60
4.2.3.Projetos Estratégicos .....	64
4.2.3.1.Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa (2008) .....	64
4.3.Análise das estratégias de intervenção propostas .....	66
5.Regeneração Urbana da ZROL.....	70



5.1.Analise SWOT da implementação do processo de Regeneração Urbana na Frente Ribeirinha Oriental de Lisboa.....	70
5.2.Proposta de Estratégia de Intervenção para a Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa.....	76
6.Considerações Finais. ....	79
7.Referências Bibliográficas.....	80
Anexos.....	A-I

## Índice de Figuras

Figura 1 - Baltimore, Inner Harbor (1960 e 1970) .....	8
Figura 2 - Tríade da Sustentabilidade.....	17
Figura 3 - Evolução da relação Porto-Cidade, Hoyle (1989) .....	27
Figura 4 - Etapa IV da evolução da relação Porto-Cidade, LLaquet (2004).....	27
Figura 5 - Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa .....	28
Figura 6 - Representação de Alis Ubbo.....	29
Figura 7 - Panorâmica da cidade de Lisboa (1541) .....	30
Figura 8 - Planisfério de Cantino (1502).....	32
Figura 9 - Palácio do Rei, Maillet (1760); Gravura do estado da cidade de Lisboa depois do terramoto de 1755, Coleção de Augsburgisch Sammhung (Século XVIII); Terreiro Paço atualmente.....	34
Figura 10 - Cidade de Lisboa (1593); Litografia colorida da cidade de Lisboa de Eugénio dos Santos Carvalho e Carlos Mardel (1758).....	34
Figura 11 - Planta da cidade de Lisboa de Filipe Folque (1856-1858) .....	35
Figura 12 - Parque das Nações na atualidade .....	38
Figura 13 - Zona Ribeirinha Oriental da Cidade de Lisboa .....	40
Figura 14 - Desenho da ponte de ferro de Xabregas de Manuel Maria Bordalo Pinheiro (1857) .....	41
Figura 15 - Pormenor da representação da linha de caminho-de-ferro na planta da cidade de Lisboa de José Maria da Costa Neves (1860) .....	42
Figura 16 - Mapa dos Foros de Marvila (1752) .....	44
Figura 17 - Pormenor da Carta das Linhas da Fortificação de Lisboa que representa a zona atualmente conhecida como Marvila (1835) .....	45
Figura 18 - Freguesias da cidade de Lisboa e enquadramento da área em análise nas -freguesias do Beato e Marvila.....	<b>Erro! Marcador não definido.</b>
Figura 19 - Dinâmicas Territoriais da AML.....	48
Figura 20 - Valor Estratégico Estruturante do Rio Tejo na AML.....	49
Figura 21 - Área de Intervenção do Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (2001).....	50
Figura 22 - Qualificação do Espaço Urbano no PDML (2012).....	<b>Erro! Marcador não definido.</b>

Figura 23 - Delimitação da Área de Intervenção do Documento estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (2008).....	56
Figura 24 - Zona 4 e 5 do DEMZRO.....	57
Figura 25 - Área III (Poço do Bispo) do Acordo de Cooperação Institucional entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa .....	59
Figura 26 - Limite da Área de Intervenção contemplada no Documento Estratégico Parque Ribeirinho Oriente (2011).....	61
Figura 27 - Proposta de Implementação da Área de Intervenção contemplada no Documento Estratégico – Parque Ribeirinho Oriente (2011) <b>Erro! Marcador não definido.</b>	
Figura 28 - Pontos fracos existentes na ZROL: Casa de “costas voltadas” para o rio e barreira física entre a cidade e o rio. ....	73
Figura 29 - Oportunidades existentes na ZRIO: Ponto de abastecimento de carros elétricos e ciclovias.....	73
Figura 30 - Degradação visível na ZROL .....	75
Figura 31 - Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa .....	78

### Índice de quadros

Quadro 1- Objetivos e constrangimentos definidos pelo Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa para a ZROL.....	67
Quadro 2- Pontos fortes e pontos fracos dos Planos e Estratégias de Intervenção para a ZROL.....	69
Quadro 3- Análise SWOT da ZROL.....	73

## **Lista de acrónimos e abreviaturas**

**AML** – Área Metropolitana de Lisboa

**APL** – Administração do Porto de Lisboa

**BIE** – Bureau International des Expositions

**CCDR-LVT** – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento regional de Lisboa e Vale do Tejo

**CML** – Camara Municipal de Lisboa

**DEMZRO** – Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental

**EUA** – Estados Unidos da América

**EXPO'98** – Exposição Internacional de Lisboa de 1998

**INE** – Instituto Nacional de Estatística

**PDML** - Plano Diretor Municipal de Lisboa

**PEDPL** – Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa

**PROT-AML** – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

**PUZRO** – Plano Urbanístico da Zona Ribeirinha Oriental

**ZROL** – Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa

## **1. Introdução**

A presente dissertação foi efetuada no âmbito da componente não letiva do Mestrado em Gestão do Território na Área de Especialização em Planeamento e Ordenamento do Território, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e representa o estudo efetuado sobre a Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa (ZROL). No âmbito deste estudo, procurou-se perceber as vantagens inerentes a um processo de regeneração urbana de modo a garantir a sua sustentabilidade urbana.

Com a evolução do transporte marítimo e as exigências da globalização, surge a necessidade das atividades portuárias se adaptarem às dinâmicas do mercado atual. Se antes se poderia falar de uma simbiose entre porto-cidade, onde estes dois elementos se complementavam, evoluiu-se para uma relação onde a cidade se autonomizou, ainda que o porto continue responsável por algumas transformações territoriais importantes ao modernizar-se e reorganizar-se. Desta dinâmica resultou o abandono de algumas áreas portuárias e espaços contíguos, principalmente na zona ribeirinha oriental de Lisboa. Com estas mudanças, associadas à racionalização das áreas portuárias, ao aumento da pressão para a “devolução” do rio Tejo a Lisboa e a localização central da zona em relação ao tecido urbano, com potencial de valorização urbanística, concluiu-se que um processo de regeneração urbana teria vantagens acrescidas para a reorganização e dinamização da ZROL.

Assiste-se presentemente a um fenómeno global de valorização das frentes de água. Neste contexto, Lisboa deve saber relacionar a valorização histórica e cultural do património marítimo com a ideia crescente de que Portugal se deve “virar” para o mar. Com efeito, existindo um território expectante localizado numa zona privilegiada, importa perceber como é que o mesmo pode ser valorizado e integrado urbanística e funcionalmente na cidade de Lisboa.

## **1.1. Enquadramento do Tema e Objetivos**

A análise das vantagens inerentes a uma intervenção de Regeneração Urbana de modo a garantir a sustentabilidade urbana da Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa constitui o objectivo principal da presente dissertação. Uma vez que a área em estudo apresenta algumas potencialidades valorizáveis no âmbito de uma intervenção urbana desta natureza (permitindo ultrapassar a sua condição de devoluto, obsoleto e desvitalizado) pretende-se discutir os desafios que se colocam à transformação deste território num lugar atractivo e com vida.

É tendo em vista este grande objetivo que se pretende:

- Discutir o conceito de Regeneração Urbana distinguindo-o dos conceitos de Reabilitação Urbana, Requalificação Urbana e Renovação Urbana;
- Analisar a evolução da relação porto-cidade;
- Aprofundar o conceito de Sustentabilidade Urbana, e a forma como se relaciona com o conceito de Regeneração Urbana;
- Analisar a relação existente entre a cidade de Lisboa e o porto de Lisboa (como se desenvolveu ao longo do tempo e como se encontra nos dias de hoje);
- Caracterizar a ZROL fazendo o seu enquadramento histórico e geográfico;
- Refletir sobre as ações desenvolvidas para a revitalização deste território (Instrumentos de desenvolvimento Territorial, Instrumentos de Planeamento Territorial entre outros documentos);
- Perceber quais as razões subjacentes ao processo de obsolescência do território em estudo;
- Perceber as razões subjacentes à aparente ineficácia dos projetos existentes;
- Contribuir para a definição de uma estratégia de intervenção sustentável baseada no conceito de regeneração urbana que resulte numa dinamização do território.

## **1.2. Metodologia e Estrutura da Dissertação**

Tendo em conta os conhecimentos adquiridos ao longo do curso e a leitura diversificada de bibliografia temática, foram levantadas questões com o objectivo de responder à pergunta de partida: Quais as vantagens inerentes a uma intervenção de regeneração urbana tendo em vista a dinamização da ZROL?

A presente dissertação, encontra-se organizada em seis capítulos principais:

1. Introdução;
2. Clarificação Conceptual;
3. Relação Porto – Cidade;
4. Caso de Estudo – Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa;
5. Regeneração Urbana na ZROL;
6. Considerações Finais.

No primeiro capítulo encontra-se uma apresentação geral do tema da dissertação, demonstrando-se a importância da temática e a sua relevância científica. Inclui os objectivos principais e secundários da dissertação, a metodologia utilizada assim como a maneira como o estudo foi organizado.

No segundo capítulo dá-se início à reflexão teórica que dá suporte à dissertação. Começa-se por discutir o conceito de regeneração urbana, especificando-se a diferença entre este conceito e os conceitos de reabilitação urbana, renovação urbana e revitalização urbana. São ainda enfocados os aspectos particulares associados à regeneração urbana em frentes ribeirinhas. Será também feita uma análise do conceito de sustentabilidade urbana, enquadrando-o no crescente importância que lhe tem vindo a ser atribuída. Sendo um dos principais objectivos da regeneração urbana a reconversão de espaços funcionalmente obsoletos da cidade, é importante apostar na implementação de um processo de regeneração baseado nos principais pilares da sustentabilidade e neste contexto, será explicada a relação existente entre o conceito de regeneração urbana e o conceito de Sustentabilidade Urbana. Aborda-se a forma como estes dois conceitos estão relacionados e como é importante esta relação.

O terceiro capítulo tem como objectivo a análise da relação existente entre os portos e as cidades, nomeadamente a sua evolução e as suas principais características, e o aprofundamento da discussão sobre a relação existente entre a cidade de Lisboa e o seu porto.

No quarto capítulo enfoca-se o caso de estudo propriamente dito: através de várias deslocações à área de estudo e utilizando o método de observação directa, pesquisa bibliográfica e pesquisa documental, será possível fazer uma caracterização da ZROL (entre a estação de Santa Apolonia e Braço de Prata).

É esboçada uma evolução histórica do território em análise e tenta-se demonstrar os motivos para a crescente degradação daquele espaço e as razões do aparente insucesso das orientações para este estabelecidas. Serão analisadas propostas de intervenções para a ZROL, quer em termos de Instrumentos de Gestão Territorial, como também através de Documentos e Projetos Estratégicos.

Analisando criticamente a realidade, procurar-se-á compreender de que maneira estes planos pretendiam reconverter a área de estudo, as novidades que iriam introduzir no território e explicar o porquê da aparente ineficácia das medidas para o desenvolvimento da ZROL.

No quinto capítulo será apresentada uma proposta de estratégia de intervenção, isto com base numa análise SWOT sobre as oportunidades e ameaças deste local. Serão depois delimitados contributos para uma estratégia de intervenção sustentável baseada no conceito de regeneração urbana e nas vantagens associadas à sua utilização.

Por fim, no sexto e último capítulo, são apresentadas as considerações finais.



## **2. Abordagem Conceptual**

### **2.1. Reabilitação Urbana/Renovação Urbana/Revitalização Urbana**

Tendo em conta as especificidades do território em causa, a natureza da intervenção preconizada e tentando delimitar o conceito que será tratado na presente dissertação, torna-se necessário clarificar conceptualmente termos que por vezes são utilizados de forma indiferenciada.

A reabilitação é entendida como um instrumento que incentiva a boa gestão urbana assim como a integração da população: “forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infraestruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de utilização coletiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição dos edifícios” (CML).

Por sua vez, a renovação urbana é um processo de demolição e reconstrução das zonas urbanas afetadas por problemas de degradação sendo responsável pelo rejuvenescimento de áreas urbanas envelhecidas, degradadas ou desadequadas, através da demolição de edifícios antigos e construção de instalações modernas. Em Portugal, durante a época do Estado Novo, este tipo de intervenção foi fortemente aplicada (Martim Moniz, em Lisboa ou a zona Alta de Coimbra). Nesta intervenção, o tecido existente, histórico, é visto como um entrave à modernização não lhe dando por isso o devido valor e não se importando com a sua demolição ou completa renovação. A renovação pressupõe intervenções de grande escala provocando uma mudança estrutural na dimensão morfológica, na dimensão funcional e na dimensão social.

O termo revitalização vai mais além da mera reabilitação física: tem como objetivo dinamizar espaços obsoletos sendo importante existir um planeamento estratégico capaz de introduzir valores. Não se define como um projeto ou programa mas sim como uma operação sustentável obrigando a intervir na qualidade do ambiente urbano e nas condições socioeconómicas. A revitalização adapta-se às realidades territoriais existentes não tendo por isso normas fixas de execução desenvolvendo-se a médio e longo prazo.

O surgimento do conceito de regeneração urbana é indissociável das transformações ocorridas na relação porto-cidade. Concretizando, a relação entre a cidade e o seu porto está historicamente interligada. Os portos eram o centro de atividade e funcional da cidade através do qual o tecido urbano se expandia. Contudo,

esta relação tem vindo a ser alterada. Durante o século XX mudanças económicas, estruturais e o declínio da indústria originaram uma perda de vitalidade destas zonas portuárias, tornando-as obsoletas e degradadas.

A Regeneração Urbana vai surgir assim como uma resposta à redinamização daqueles espaços tendo uma *“visão integrada e polivalente e ação que leva à resolução de problemas urbanos e que procura um dinamismo duradouro ao nível económico, físico, social e ambiental da área que foi sujeita à alteração.”* (Robert e Sykes, 2000).

É um conceito complexo que incide sobre centros históricos, áreas com habitação abandonada ou degradada, antigas zonas industriais e zonas portuárias obsoletas.

## **2.2. Regeneração Urbana: Conceito e Evolução**

Os efeitos da Revolução Industrial, que se iniciou em Inglaterra no início do século XVIII, fizeram-se sentir um pouco por todo o mundo sendo um dos seus efeitos mais óbvios a urbanização em grande escala.

As indústrias encontravam-se preferencialmente nas grandes cidades o que originou um êxodo rural em grande escala. As pessoas partiam das aldeias do interior para as grandes cidades à procura de uma melhor qualidade de vida.

Em virtude do processo de desindustrialização dos sectores da siderurgia, construção naval e atividades portuárias das grandes cidades e após o fim da II Guerra Mundial, surgiu a necessidade de adotar medidas que preconizassem soluções centradas na revitalização das áreas industriais devolutas. De realçar que o declínio industrial teve fortes implicações para as áreas urbanas, levando ao crescimento da pobreza, marginalidade e exclusão social em especial nos países mais industrializados. A regeneração vai surgir como uma nova forma de “fazer cidade”.

É durante os anos 50 do século passado que o termo regeneração urbana surge em algumas cidades dos Estados Unidos da América (EUA) como Baltimore e Boston desencadeado por mudanças em diversas áreas que ocorreram naquele país: transição da economia; aumento das preocupações sociais e da comunidade; aumento gradual das preocupações ambientais e degradação física do solo; suplantar o processo de desindustrialização; abandono do território e o desejo de espaço público.

Este conceito surge originariamente com o objetivo de reorganizar as frentes-de-Água (waterfront) onde se fazia sentir o declínio da atividade portuária e apresenta-se como uma forma de intervir na cidade assente no planeamento estratégico e tendo em consideração as participações público-privadas e contrariando o processo de suburbanização onde as pessoas se deslocavam do centro das cidades para a periferia à procura de habitação mais barata) e que envolvendo uma mistura de usos do solo (residencial, comercial, recreio e atividades turísticas).

Baltimore foi a cidade onde ocorreram as primeiras experiências de regeneração. Através do empresário do sector privado Jim Rouse, criou-se um conjunto de projetos impulsionados por grandes eventos (feiras e festivais) que tiveram impactos a nível nacional. Este tipo de iniciativa de sucesso, levou à promoção das parcerias entre o setor privado e público com o objetivo de promover e projetar a cidade. Devido às marcas de uma industrialização com fortes impactos ambientais e onde se verificava uma desvalorização dos terrenos devido ao reduzido investimento, este projetos, que

assentavam na transformação das antigas indústrias portuárias dando-lhes novos usos, levou à criação de novos espaços de lazer e convívio.

Pensava-se inicialmente que era inevitável destruir tudo o que fosse industrial ou que lhe tivesse relacionado contido, em Baltimore, os responsáveis pelo projeto decidiram inovar: optaram pela recuperação das fachadas das indústrias portuárias obsoletas mantendo-as como elementos e marcas da memória e identidade comuns. De realçar aqui uma importante característica da Regeneração Urbana: o processo de combinar as exigências dos dias de hoje com a identidade histórica de cada lugar. Contrariamente ao que processo de suburbanização que se vinha a desenvolver nos EUA, quando a ocasião se proporcionou, optou-se por dotar as cidades como Boston e Baltimore com residências nos seus centros.



Fonte: <http://www.kilduffs.com/Harbor.html>



Fonte: <http://www.kilduffs.com/Harbor.html>

**Figura 1 - Baltimore, Inner Harbor (1960 e 1970)**

O choque petrolífero de 1973, responsável por transformações profundas a nível mundial, foi também relevante para a maneira de se fazer e pensar a cidade uma vez que criou oportunidades para as cidades até à data desvalorizadas.

As sociedades desenvolvidas do ocidente não tinham como dar resposta aos preços praticados pelos países asiáticos que praticavam preços abaixo da média, principalmente em termos industriais. É uma época marcada pela perda continuada da importância do setor industrial nos países ocidentais caracterizada pelo desaparecimento de inúmeras empresas industriais, particularmente a indústria naval e a indústria de base - processo de desindustrialização. Paralelamente a isto, surge também uma crescente consciencialização ambiental.

Os projetos inicialmente introduzidos nas cidades americanas onde se regenerava em vez de requalificar ou reconstruir foi gradualmente aceite por outros

países a nível mundial tendo tido uma grande aceitação a nível europeu. Um desses exemplos é Inner Harbour em Baltimore (EUA) cuja renovação influenciou futuros projetos no Reino Unido, nos Países Baixos, em Espanha, na Áustria, no Japão e em África do Sul.

Com a crise petrolífera da década de 70 do século passado, verificou-se também uma mudança significativa na estrutura das cidades europeias. A economia deixa de ser baseada na produção industrial e, o processo de suburbanização retira funções de lugares centrais para a periferia. Muitas famílias preferem assim deslocarem-se do centro das cidades para as periferias onde encontram habitações a preços mais acessíveis. A regeneração urbana surge como resposta ao problema de elevada suburbanização e crescente abandono de áreas urbanas onde crescem sítios devolutos e abandonados. Começa-se a olhar para os projetos recentes posto em prática nos EUA e a ver de que maneira estes se podiam adequar à Europa.

O conceito de regeneração urbana está assim relacionado com *“As políticas que tentam requalificar terrenos e edifícios abandonados e vagos para uso benéfico, que criam novas formas de emprego, onde os empregos foram perdidos, que melhoram o meio ambiente e combatem uma série de problemas sociais urbanos”* (Couch, 2003).

Este inovador modelo de renovar os espaços obsoletos através de projetos de média e grande dimensão chega à Europa através de Inglaterra que vê nos exemplos de Baltimore e Boston, uma boa maneira de intervir nas suas próprias áreas industriais.

A crise que se verifica no sistema Fordista, na década de 70, foi crucial para que se comesse a determinar novas prioridades nas despesas públicas. O declínio industrial gerou o abandono de grandes áreas urbanas originando o aumento da pobreza, marginalidade e exclusão social nomeadamente nos países mais industrializados.

Com o reforço de importância das teorias neoliberais baseadas na diminuição gradual do poder do estado, durante o primeiro governo de Margaret Thatcher, o Reino Unido encontra no processo de regeneração urbana a resposta que precisava para ultrapassar o processo de desindustrialização.

As cidades de Londres, Liverpool e Bristol são as principais cidades-porto que irão sofrer grandes modificações nas suas docas abandonadas. Até aos finais dos anos 60, as políticas urbanas eram orientados sobretudo para a regulação da expansão urbana, baseadas num urbanismo expansionista em que dominaram os planos físicos de desenvolvimento, seguindo um modelo racionalista, determinista, pouco flexível e

incapaz de se adaptar à diversidade crescente de valores e interesses de uma sociedade que privilegiava o plano económico.

Esta foi uma época de grande crescimento urbano, e representou a “época de ouro” dos planos enquanto instrumentos de regulação do uso do solo e infra-estruturação básica, apoiados sobretudo na capacidade do investimento público.

O planeamento tradicional resultante do crescimento urbano do pós-guerra recorrendo predominantemente a um ordenamento do território e a um desenho urbano excessivamente regulamentador, tornava difícil conciliar as estratégias diversas dos agentes que atuam como fatores de resposta à mudança do espaço urbano. O apelo à complexidade emergente do espaço urbano trouxe alterações significativas à prática do planeamento com transformações nos modos de intervenção: a descentralização, o planeamento sectorial e espacial, o poder local e poder regional e a participação dos partidos políticos. As alterações nas prioridades da agenda política urbana refletem assim não só os limites do urbanismo expansionista de grandes planos de expansão, mas também a desconfiança nos instrumentos tradicionais do urbanismo em particular. A crise do planeamento tradicional é acompanhada pelo surgimento, de uma série de teorias, exigindo um pensamento voltado para a complexidade, tentando ultrapassar as limitações encontradas no paradigma racionalista de planeamento e anunciando a emergência de um novo paradigma – o planeamento estratégico.

Uma das preocupações deste conceito é o investimento, na medida em que têm em atenção o que cada um está disposto a investir. Neste sentido o investimento privado surge como uma alavanca para a economia promovendo as cidades para o mercado global. Os centros das cidades que estavam a perder população vêm a regeneração urbana como uma contradição a esta tendência dotando então a cidade de emprego e serviços.

Após vários estudos efetuados em vários projetos de Regeneração Urbana na Europa, levaram Couch a concluir que também é importante a estabilidade da gestão, do financiamento e da coesão organizacional (Couch, 2003).

Num âmbito mais atual, a União Europeia não tem competência delegada nos Estados Membros no domínio do urbanismo, mas envolve-se em algumas questões urbanas. Foram publicadas várias cartas onde o processo de regeneração urbana é abordado: a Carta de Aalborg (1994); a Carta de Leipzig (2007); e a Declaração de Toledo (2010).

**Carta de Aalborg** - A Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade assinada em Aalborg, foi aprovada pelos participantes na Conferência Europeia sobre cidades sustentáveis que se realizou em Aalborg, na Dinamarca, de 24 a 27 de Maio de 1994, sob a égide da Comissão Europeia e da cidade de Aalborg e que foi organizada pelo Conselho Internacional para as Iniciativas Ambientais Locais. Ao assinar a Carta Europeia, as cidades comprometeram-se a participar nos processos locais relacionadas com a Agenda 21 e a desenvolver planos de ação a longo prazo com o objetivo de atingir um desenvolvimento sustentável e onde se deu início ao processo de promoção da sustentabilidade das cidades europeias. (Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade, 1994).

**A Carta de Leipzig** - A "Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis" foi um documento assinado em 24 de Maio 2007 e elaborada pelos Ministros dos Estados-Membros da União Europeia responsáveis pelo Ordenamento do Território e Urbanismo, no qual chegaram a acordo sobre princípios e estratégias comuns em matéria de política e desenvolvimento urbano. A Carta de Leipzig vai definir as bases de uma nova política urbana europeia centrada em auxiliar as Cidades a resolver os problemas de exclusão social, envelhecimento, alterações climáticas e mobilidade. Com a Carta de Leipzig, os 27 Estados-Membro definiram, pela primeira vez, o modelo ideal de cidade para a Europa do século 21 e acordaram estratégias comuns para uma política de desenvolvimento urbano (Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis, 2007).

**A Declaração de Toledo** - A Declaração de Toledo foi aprovada em Junho de 2010 pelos ministros da União Europeia responsáveis pelo desenvolvimento urbano. A declaração de Toledo aborda a “Regeneração Urbana Integral”, baseada nos princípios do desenvolvimento sustentável, de coesão e de integração, como a única forma de atingir uma maior competitividade económica, eco-eficiência, coesão social e progresso nas cidades da Europa e de garantir a qualidade de vida para o presente e para o futuro dos cidadãos da Europa (Declaração de Toledo, 2010).

O processo de regeneração urbana vai surgir da decisão política em se alterar uma qualquer área disfuncional da cidade através do aproveitamento da “melhor oportunidade”. Essa oportunidade pode passar pela realização de grandes eventos desportivos e culturais como exposições internacionais, conferências e competições desportivas. Tendo estes acontecimentos como mote, efetuam-se as grandes intervenções que tão bem definem este conceito. Um exemplo é o Parque das Nações,

em Portugal, que sofreu uma grande intervenção a pretexto da EXPO'98 (Exposição Internacional de Lisboa em 1998).

Tendo em linha de conta a intervenção e manutenção dos espaços, este processo de regenerar vai surgir como uma resposta às mudanças urbanas e económicas, ao abandono das estruturas físicas da cidade, ao surgimento de novas exigências do mercado imobiliário, às novas exigências de uso do solo e como resposta às novas necessidades de emprego e aos novos contextos sociais e demográficos.

É um processo que resulta da necessidade de desencadear uma alteração ou reestruturação funcional da área de intervenção e apresenta seis características primárias:

- Abrangência - importa o interface entre todos os setores pois deve-se olhar para a cidade como um todo.
- Integração - Não importa analisar apenas a área intervencionada. Há que ter em conta toda a área envolvente;
- Estratégia - Ferramenta metodológica importante. É preciso encarar o futuro de forma aberta tendo consciência que nada é certo. É preciso antecipar e prever criando assim ações com um espaço temporal mais distante;
- Flexibilidade - Característica que não existe por si só. Vai resultar da estratégia garantindo a sustentabilidade;
- Apoios em parcerias - Característica importante quando se falam de processos ambiciosos e onde são exigidos grandes investimentos. Dificilmente serão suportados por uma só entidade (pública ou privada) por isso são importantes as parcerias entre as entidades mais o poder local (comunitário). As parcerias entram nas agendas políticas locais e centrais e vão ao encontro do problema que procuram responder sendo também importante a liderança;
- Sustentabilidade – Todo o processo deve ser executada de maneira sustentável. A longo prazo, problemas de sustentabilidade não devem influenciar negativamente o processo. (Fala-se de sustentabilidade em termos ambientais, sociais, económico e urbano).

Além das características principais, existem também características secundárias que vão variar conforme o contexto e o local onde irá ocorrer esta intervenção. As condicionantes de cada país podem dificultar/facilitar o processo. Quem for o responsável por este processo terá que definir bem o problema a ser tratado e quais os



objetivos a atingir. Mesmo que depois tenha que abandonar o processo a meio. A estratégia de atuação passa muito pela escolha do local. Tem a ver com uma definição de duas ideias: fortalecimento e consolidação da base económica e a criação de uma imagem que projete não só aquela área mas também a zona em que está inserida, a cidade e o país.

É uma opção estratégica que preconiza o aproveitamento das oportunidades que vão surgindo como os grandes eventos culturais, científicos ou internacionais. Não basta pensar apenas no edificado mas sim incluir as componentes sociais, económicas e ambientais. Defende que qualquer iniciativa, por mais eficaz que seja, não será eficiente senão envolver as pessoas e senão souber dar resposta às questões e aos problemas da população que participa e que está envolvida no processo sendo que é necessário saber-se adaptar de forma madura e integrada àquilo que se prevê que vai acontecer. Assim procura-se, como anteriormente foi referido, resolver intervenções ao nível social, económico e ambiental, definindo regras e estratégias que influenciem todos os sectores. Este conceito tem sempre presente as alterações funcionais, a opção estratégia e o aproveitamento da primeira oportunidade (marketing urbano e subsidiariedade).

A integração é a base do processo e a área onde se intervém faz parte de um todo. É pertinente utilizar e recorrer a fundos de diferentes fontes, gerindo de forma integrada esses mesmos financiamentos e trabalhando com diversos departamentos, ministérios e níveis de poder. A integração de diferentes atores e diferentes profissões é fulcral para que se possa definir uma estratégia de programação de ações, as quais devem ser alinhavadas em função dos resultados desejados, introduzindo dinâmicas e criando cenários para o futuro.

É necessário ter em conta que hoje em dia as cidades competem entre si na atração do turismo, atividades lúdicas e económicas para os seus centros urbanos e/ou históricos. Atualmente as cidades têm consciência da extrema importância dos seus centros históricos, conduzindo a que se faça intervenções de forma a atrair o turista e a criar competitividade em todos os setores. Assiste-se também ao surgimento de um conjunto de apostas na rentabilização das oportunidades da Regeneração Urbana surgindo estratégias e políticas assentes na afirmação de unidades territoriais especializadas em atividades no âmbito das indústrias criativas como os “ design districts”, “fashion districts”, “museum districts”, “art districts”, “antiques districts”, “video & Cinema districts”, que começam a ser realizados em várias cidades por todo o mundo. A importância com a imagem e o surgimento da preocupação com a criação de

uma imagem, partindo do princípio que assim se promova a Cidade (Marketing das cidades).

As estratégias de marketing são um componente importante em diferentes níveis e fases: servem numa primeira fase para atrair investimento e atividades; numa segunda fase para atrair e fixar os cidadãos, trabalhadores e turistas.

Em Portugal um dos melhores exemplos de Regeneração Urbana foi a área Oriental de Lisboa. A pretexto da Exposição Internacional de Lisboa em 1998 (EXPO'98), foi possível regenerar toda aquela área conjugação da melhor maneira o comércio, o emprego, a habitação e atividades de lazer e recreio.

## **2.3. Sustentabilidade Urbana**

### **2.3.1. Desenvolvimento Sustentável**

Na década de 70, com o despertar para os problemas ambientais, começa-se a questionar se o crescimento económico seria suficiente para garantir o desenvolvimento de um país. Surgem então as teorias da importância de se considerar a preservação do meio ambiente de modo a garantir não só a satisfação das necessidades das gerações presente mas também das gerações futuras para atingir esse fim.

É em 1972, no livro “The Limits to the Growth” (1972), que o conceito de “Desenvolvimento Sustentável” surge pela primeira vez. Donella H. Meadows, Dennis Meadows, Jorden Randers e William W. Behrens III pretendiam analisar as consequências do crescimento desproporcional da população em relação aos recursos naturais limitados existentes.

Através da análise de fatores básicos que limitavam o crescimento, concluíram que se as tendências de crescimento que se verificavam na altura continuassem, os limites do crescimento da sociedade seria atingido em cem anos, ao fim dos quais se iria verificar um gradual declínio populacional. Concluíram também que essa tendência seria possível de contornar se implementassem meios que garantissem um crescimento económico e ecológico e a satisfação das necessidades das futuras gerações.

Em 1987, no relatório “*Our Common Future*” publicado pela Comissão Mundial do Ambiente e Desenvolvimento (Relatório de Brundtland), surge a definição conhecida até à época de Desenvolvimento Sustentável: “*Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.*” (Relatório Brundtland, Nações Unidas, 1987, P. 37).

Na sequência da publicação do Relatório de Brundtland e das discussões que surgiram ao nível da comunidade científica e a nível político, foram adotadas várias medidas por parte do Estado tendo em conta o novo paradigma do Desenvolvimento Sustentável: controlo da natalidade (países menos desenvolvidos); preservação da biodiversidade e dos ecossistemas; promoção da utilização de recursos renováveis; satisfação das necessidades básicas da população; e controlo da urbanização desenfreada e descontrolada.

Da Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento em (1992) resultou uma declaração assinada por mais de cem países e que estabeleceu os princípios do Desenvolvimento Sustentável - Agenda 21.

Tratou-se de um importante compromisso para alcançar o Desenvolvimento Sustentável uma vez que se estabeleceu não só orientações para garantir o desenvolvimento dos países e das comunidades (preservando o meio ambiente) como se garantiu uma justiça social. Foram também definidas ações concretas de curto, médio e longo prazo, privilegiando a ideia de se poder planejar e estabelecer elos de ligação entre as gerações atuais e vindouras.

Na Conferência Habitat II (1996), em Istambul, definiu-se um plano de ação global - Agenda Habitat – e que define os princípios do Desenvolvimento Sustentável dos aglomerados humanos no mundo em crescente processo de urbanização. Com este plano, pretendeu-se uma consciencialização da população em diversos níveis através dos princípios e objetivos estrategicamente elaborados de modo a alcançar o Desenvolvimento Sustentável das cidades e aldeias.

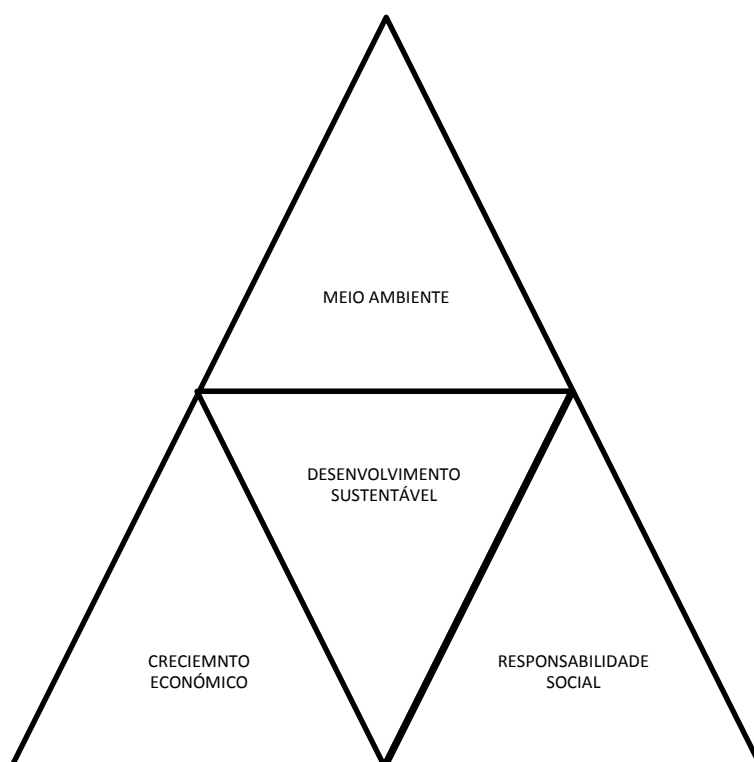
Segundo a Agenda Habitat, os objetivos traçados deveriam ser alcançados até 2020 e passariam pela garantia de uma habitação condigna e da transformação dos aglomerados humanos em locais mais seguros, saudáveis, equitativos e sustentáveis. “(...) *Sustainable human settlements in an urbanizing world by developing societies that will make efficient use of resources within the carrying capacity of ecosystems and take into account the precautionary principle approach, and by providing all people, in particular those belonging to vulnerable and disadvantaged groups, with equal opportunities for a healthy, safe and productive life in harmony with nature and their cultural heritage and spiritual and cultural values, and which ensures economic and social development and environmental protection, thereby contributing to the achievement of national sustainable development goals.*” Report of the United Nations conference on Human Settlements (Conferência Habitat II, 1996, P.24).

Em 2012, durante a Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável (RIO +20), renovou-se não só o compromisso de: promover o Desenvolvimento Sustentável; impulsionar um futuro económico, social e ambiental sustentável para os habitantes do planeta e futuras gerações e erradicar o quanto antes a pobreza e a fome.

Estes dois últimos problemas assim como a mudança dos modos de consumo, a utilização de métodos produtivos sustentáveis e a proteção e gestão dos recursos naturais são objetivos fundamentais e requisitos essenciais para o Desenvolvimento Sustentável de um determinado país.

Por sua vez, Haughton e Hunter (1994) definiram três princípios básicos que servem de apoio no processo que levará ao Desenvolvimento Sustentável:

- Princípio da equidade entre gerações (necessidades das gerações futuras);
- Princípio da justiça social (preocupação com as gerações atuais e com a repartição igualitária dos recursos existentes);
- Princípio da responsabilidade transfronteiriça (os países mais ricos não devem explorar os países menos desenvolvidos).



**Figura 2 - Tríade da Sustentabilidade**

O esquema da Tríade da Sustentabilidade, não é inédito uma vez que se baseia no “Triple Bottom Line” de John Elkington (1994).

Elkington sustentava que as empresas deveriam estar preparadas para gerir três diferentes dimensões (*profits and loss account*; *people account* e *planet*) e este quadro síntese servia para medir o desempenho financeiro, social e ambiental de uma empresa durante um certo período de tempo (sustentabilidade).

Os três pilares que formam a “tríade da Sustentabilidade” constituem a base para o processo de Desenvolvimento Sustentável uma vez que está subjacente a ideia de

transformação contínua: evolução natural da sociedade podendo ocorrer mudanças no acesso aos recursos/distribuição dos custos/benefícios.

Contudo, existem algumas lacunas nesta representação que não devem ser ignoradas:

- Dimensão económica – Estimulação da economia atual pela concorrência, contratação de mão-de-obra mais barata e pelos lucros estimulados pelo consumismo;
- Dimensão Social - Falha na conceção de uma sociedade que ainda se mantém no ciclo lucrativo da competição e onde ainda existem cerca de 2 biliões de pessoas na miséria pelo mundo fora alheios a uma política social e igualitária;
- Dimensão Ambiental - Considerada por muitos como utópica devido às inúmeras iniciativas que têm sido criadas mas pela pouca ação que se tem vindo a tornar realizáveis. As ações destruidoras do ecossistema onde vivemos são diárias e constantes e ainda não se conseguiu mitigar o avanço da poluição e os excessos de consumo de energia no planeta (ritmo produtivo pós-industrial).

### **2.3.2. Sustentabilidade Urbana**

Com o crescimento urbano verificado no último século, gerou-se uma forte pressão no território onde estas se localizam surgindo assim, graves problemas ambientais. Considerando as especificidades do espaço urbano, esta abordagem carece de medidas que garantam a prossecução dos princípios da sustentabilidade – uma cidade que se consiga autorregenerar/desenvolver tendo em conta os seus limites, as preocupações ambientais e a satisfação das necessidades das gerações presentes e futuras. Torna-se por isso importante associar o conceito de Desenvolvimento sustentável ao crescimento das cidades.

Foi a partir da década de 90 que a ideia de sustentabilidade urbana começou a fazer parte das temáticas ambiental e urbana uma vez que até então, o conceito de ambiente e espaço urbano eram visto como opostos. O primeiro fazia parte do meio natural, enquanto o segundo era visto como algo “não natural”. Temas como o desenvolvimento urbano sustentável, o controlo da poluição e a utilização racional dos recursos naturais não renováveis, tornaram-se recorrentes no debate técnico e científico tendo sido abordados em diversos documentos produzidos por diversas organizações.

Em 1996, V. Maclaren, apresentou um dos mais complexos estudos sobre a Sustentabilidade Urbana definindo este conceito como “ (...) a qualitative concept that emphasizes “improvement,” “progress,” or “positive change.”. (Developing Indicators of Urban Sustainability: a Focus on the Canadian Experience, 1996, P.1).

Entende-se sustentabilidade urbana como o conjunto de condições necessárias (ambientais, socioeconómicas, políticas e culturais) para se atingir o desenvolvimento de uma determinada cidade de uma maneira sustentável. Importante distinguir este conceito do de desenvolvimento urbano Sustentável pois este último apresenta-se como o processo através do qual a Sustentabilidade Urbana pode ser atingida.

Uma cidade é considerada sustentável quando consegue evitar a sua degradação e manter o seu sistema ambiental em equilíbrio, mantendo baixos os níveis de externalidades negativas sobre outras regiões próximas e sobre o seu próprio futuro.

As características que melhor definem a Sustentabilidade Urbana são: equidade entre várias gerações; a conservação do ambiente; a utilização regrada dos recursos não renováveis; a diversidade económica bem como a garantia do bem-estar coletivo e individual garantindo a satisfação das suas necessidades; a preservação da diversidade cultural bem como do património; e a autonomia comunitária (X Colóquio Ibérico de

Geografia. Ferreira, Maria - Desenvolvimento Urbano Sustentável: O papel dos Cidadãos, 2005, P. 02-03). Diferentes comunidades apresentam também diferentes condições económicas, ambientais e sociais, logo tendem a desenvolver concetualizações mais ou menos diversas sobre Sustentabilidade Urbana. As características que servirão para caracterizar se um lugar é ou não sustentável e as medidas a adotar para promover o progresso de determinada comunidade, podem não se adequar a outro lugar.

A sustentabilidade urbana deve ser promovida através da simbiose entre a sustentabilidade social e a sustentabilidade ambiental uma vez que vai além da mera qualidade dos recursos naturais: depende da qualidade e integração do espaço constituído por esses mesmos recursos. Importa relacionar o bem-estar humano alcançado através da otimização dos recursos com a gestão adequada dos ecossistemas.

Segundo o Urban World Forum (2002), a Sustentabilidade Urbana define-se a partir do estabelecimento de prioridade: superar a pobreza; promover a equidade, melhorar a segurança ambiental e prevenir a degradação. Contudo, conceder aos habitantes condições ambientais equilibradas não é suficiente. É preciso garantir que as necessidades dos habitantes de determinado lugar sejam satisfeitas, sem influenciar negativamente outras localidades nem a satisfação das necessidades das gerações futuras.

Mais recentemente, na Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável (Rio +20), também a temática da Sustentabilidade Urbana foi abordada. Nesta conferência reconheceu-se que caso as cidades tenham um correto planeamento e desenvolvimento (métodos de gestão integrados), podem promover sociedades sustentáveis no plano económico, social e ambiental. Reconheceu-se não só a necessidade de uma abordagem mais ampla para o desenvolvimento urbano que forneça habitação e infraestruturas a preços acessíveis à maior parte da população como a importância da conservação do património histórico-cultural através da revitalização dos centros das cidades bem como dos bairros históricos. Definiu-se a importância de se promover uma estratégia integrada para o planeamento e construção de cidades sustentáveis assente na Sustentabilidade Urbana, tendo em conta o apoio das autoridades locais, a sensibilização do público em geral, assim como a participação dos cidadãos mais carenciados na tomada de decisões (promoção de políticas de Desenvolvimento Sustentável).



Em Portugal, tem-se vindo a verificar uma preocupação crescente (ao nível técnico, científico e político) no que diz respeito à valorização das cidades em relação às políticas de ordenamento do território e instrumentos de gestão e planeamento com o objetivo de fomentar um crescimento urbano coerente e sustentado.

O rápido crescimento populacional que se verificou nas áreas urbanas originou graves problemas de sustentabilidade: a fraca planificação e estudo sobre o crescimento populacional, originou a não adequação das infraestruturas existentes às reais necessidades da população.

É a partir dos anos 90 que se verifica em Portugal uma maior preocupação com o ambiente e com as questões relacionadas com a qualidade de vida. Além dos instrumentos legais de ordenamento do território (Plano Diretor Municipal, Plano de Pormenor, Plano de Urbanização) outras iniciativas têm vindo a ser desenvolvidas para promover a valorização das cidades, incluindo a sua recuperação e revitalização. De realçar o facto de 47 dos 308 municípios portugueses, terem assinaram a Carte de Aalborg. Tal facto deixa transparecer que a problemática da sustentabilidade local encontra-se ainda pouco enraizada na sociedade comparativamente a outros países europeus. Contudo, é cada vez mais visível a maior preocupação pelo desenvolvimento e crescimento equilibrado do território pelos dirigentes políticos locais que procuram modelos de desenvolvimento cada vez mais sustentáveis (Relatório para a Direcção-Geral da Política Regional da Comissão Europeia: Desenvolvimento Urbano Sustentável em Portugal: uma Abordagem Integrada, 2011).

Assiste-se a um maior incentivo na utilização de modos de transportes sustentáveis de modo a melhorar a qualidade de vida nas cidades e diminuir o seu impacto ambiental. No seio das cidades criam-se progressivamente mais e melhores condições para a utilização dos mesmos: expansão de ciclovias, disponibilização por parte de autarquias de bicicletas em vários pontos de cidades para utilização por parte dos cidadãos, aumento do número de pontos de abastecimento de carros elétricos.

Existem também novas modalidades que se tem vindo a desenvolver como o “car-sharing” e o “car-pooling” que representam formas inovadoras e interessantes de aumentar a eficiência energética e ambiental dos transportes.

## **2.4. Relação entre Regeneração Urbana e Sustentabilidade Urbana**

Vive-se, nos dias de hoje, num mundo cada vez mais globalizado e urbanizado onde é preciso saber lidar da melhor maneira possível com as questões ambientais (e a todos os problemas associados) de modo a aproveitar da melhor maneira possíveis os recursos existentes e garantir que as gerações futuras, tenham elas também recursos básicos para satisfazer as suas necessidades. Quer isto dizer que é importante planejar a vida no planeta hoje, para garantir a existência e sobrevivência no futuro.

Apesar de as cidades serem cada vez mais densas e complexas, a evolução da sociedade de hoje acontece a uma velocidade maior do que aquela que as cidades conseguem acompanhar. Se nada for feito em relação a esta diferença de ritmos de crescimento, e tendo em conta exemplos anteriores, as mudanças sociais vão acentuar a injustiça espacial e social. São, por isso, vários os problemas que, atualmente, as cidades enfrentam e que vão dificultar a prática da sustentabilidade urbana: elevado consumo de energia; uso de energias não renováveis; utilização de meios de transporte poluentes; grande aglomerado urbano nas periferias das cidades pondo em causa a satisfação das necessidades e uma boa qualidade de vida para população. É por isso importante que os órgãos de gestão, vejam as cidades como um recurso e criem medidas que promovam a sua sustentabilidade garantindo o futuro das cidades, focadas nos seus cidadãos.

As alterações que se tem verificado na economia, na deslocalização da produção assim como na utilização/dependência cada vez maior das novas tecnologias, originou uma desvalorização rápida das infra estruturas (nomeadamente zonas portuárias) tendo um grave impacto no funcionamento das cidades. As políticas de Regeneração Urbana devem assim estar na base de um modelo adequado de modo a prever formas de intervenção do espaço urbano e recuperação do património imobiliário.

Tendo em conta a Carta de Leipzig (2007), o modelo de Cidade Sustentável deve não só focar-se numa “abordagem integrada inovadora da regeneração urbana” tendo sempre em conta aspetos económicos, sociais e ambientais como se deve afastar e prevenir a expansão excessiva e a preservação dos espaços verdes em vez da degradação dos mesmos.

Os poderes regionais e locais têm um papel muito importante no processo de Regeneração Urbana (desde a planificação territorial ao planeamento urbanístico) uma vez que é preciso concentrar esforços na limitação da expansão urbana e na promoção

da revitalização do edificado existente, na regeneração das zonas industriais obsoletas e na promoção de meios de transporte cada vez mais sustentáveis.

Durante o processo de desindustrialização das cidades, verificou-se uma deslocação das empresas para locais mais periféricos onde os custos eram mais baixos. À procura de uma melhor qualidade de vida, muito dos trabalhadores não tiveram outra opção que seguir essas mesmas empresas ficando os centros das cidades sem população e com edificado, gradualmente, degradado. O processo de regeneração urbana deve sempre ter em conta os fatores que estão na base da decadência económica dos centros urbanos: degradação dos imóveis, inadequação das infra estruturas e os problemas de acesso. Um crescimento desequilibrado vai prejudicar a coesão social como limitar o crescimento económico. É preciso portanto dotar os centros das cidades de espaços inovadores e aproveitar o melhor possível o espaço existente. Outro grande problema urbano é a mobilidade e a solução está muito além do mero investimento em transportes públicos. É preciso apostar em transportes mais sustentáveis de modo a promover uma maior sustentabilidade urbana financiados através de parcerias público-privadas.

Uma das características do processo de Regeneração Urbana, passa também pela proteção do património cultural (material e imaterial) e histórico de uma localidade passando a constituir uma mais-valia para a sua imagem, prestígio e o poder de atrair pessoas, bens, serviços e capital. Através da regeneração dos centros urbanos respeitando a sua riqueza cultural e histórica vai-se fomentar a diversidade cultural podendo criar emprego nomeadamente emprego especializado. Nunca esquecer que o processo de Regeneração Urbana deve produzir, integrar e difundir conhecimento e inovação.

A relação existente entre o processo de Regeneração Urbana e a Sustentabilidade Urbana deve incidir em três pontos fundamentais: alterações climáticas; combate à poluição dos recursos naturais e a proteção dos ecossistemas. Uma vez que o crescimento urbano é inversamente proporcional à obtenção de recursos (aumento da urbanização irá originar um desgaste maior dos recursos naturais), a Regeneração Urbana pode servir para inverter esta tendência uma vez que é um processo que não só combate o crescimento urbano desordeiro, como promover a proteção ambiental utilizando técnicas sustentáveis.

Numa década em que o termo “sustentabilidade” se tornou tão usual, é importante referir que a Regeneração Urbana irá ter um papel fulcral na diminuição da pegada ecológica dos países. É primordial diminuir o consumo de energia por parte das

idades através de uma boa gestão da energia promovendo a utilização de recursos naturais mais limpos e renováveis. Sendo um processo de intervenção que ocorre na cidade consolidada (cidade antiga), dever ter-se em conta que os reais e verdadeiros problemas estão muita das vezes na cidade de que não se fala: as periferias. As periferias das cidades carecem de centralidade, e cabe à Regeneração Urbana a preocupação de dotar a própria cidade de novos centros dotando outras áreas da cidade de «urbanidade».

### 3. Problemática da relação Porto-Cidade

#### 3.1. Relação Porto – Cidade: Complexa e Antagónica

A relação existente entre o porto e a cidade baseia-se na ligação funcional existente entre as atividades económicas, industriais e comerciais que se estabelecem entre estes dois espaços. De facto, “*Many ports and cities grew, and are still growing, on the basis of mutual benefit*” (Hayuth, 1982).

Hayuth foi o primeiro a usar o termo “relação porto-cidade” no seu artigo “The port-urban interface: An Area in Transition”. Para este geógrafo, esta relação surge da proximidade geográfica existente entre as cidades e os portos, o que criou necessidades centradas na tecnologia dos transportes convencionais, do comércio e da dimensão das cidades. Historicamente os portos localizam-se junto da parte comercial das cidades que correspondia quase sempre, ao centro das mesmas. Para as cidades também era conveniente esta localização central devido à facilidade em se realizarem as trocas comerciais.

Note-se que “*Until well after the Second World War ports created cities, and big ports created big cities. Since then, however, the relationship has become more complex*” (Norcliffe *et al*, 1996). Ao longo do tempo, a relação existente entre porto-cidade foi conflituosa: tensão criada pelo facto de competirem frequentemente pelo mesmo espaço. Se existem épocas em que esta relação era próxima, existem também alturas em que os processos de afastamento foram primordiais.

Processos como a globalização tornam-se pertinentes para que se possa compreender melhor a evolução desta relação. Nos dias de hoje verifica-se claramente uma separação entre o porto e a cidade: “*A slightly more complex but also very familiar representation of real-world processes is the retreat, redundancy, and revitalization model that conceptualizes links between the retreat from the traditional waterfront, the problem of redundant space, and the revitalization process*” (Hoyle, 2000).

Os portos e as cidades são administrados por organismos diferentes, por vezes com objetivos divergentes, surgindo um conflito institucional onde as cidades vão ignorar as necessidades portuárias (e toda a atividade desenvolvida) e os portos vão ser geridos como um organismo independente e alheio ao crescimento e necessidades da cidade (Llovera, 1999).






O porto perdeu a hegemonia de outrora devido ao declínio do seu papel de motor de desenvolvimento económico das cidades. O processo de industrialização, o

desenvolvimento dos sistemas de transporte e a deslocalização dos portos do centro das cidades para zonas mais periféricas (à procura de espaço para se desenvolverem), originou um enfraquecimento da relação porto-cidade (Daamen, 2007). Apesar de este ser um processo recente, não se pode dizer que seja absoluto, isto é, que esteja a acontecer em todas as cidades. É preciso ter em conta as particularidades de cada local: históricas; o nível de inserção do porto; o modelo de gestão portuária, bem como da relação da gestão portuária com o modelo de gestão da cidade.

Baseado em estudos feitos principalmente em portos europeus, Hoyle (1989) define uma evolução cronológica muito precisa sobre a evolução da relação existente entre os portos e as cidades onde estes estão inseridos:

- Etapa I – O porto e a cidade aparecem unidos/sobrepostos uma vez que existia uma estreita relação entre eles. O porto e a cidade primitivos coexistiam numa interdependência funcional e espacial onde a cidade dependia do porto e vice-versa. Foi a época dos descobrimentos e das grandes trocas comerciais e era através do porto, que a cidade se desenvolvia;
- Etapa II - Entre os séculos XIX e o início do século XX, deu-se a revolução industrial e com ela o surgimento de novas tecnologias (barcos a vapor, caminho-de-ferro). Com o rápido crescimento industrial e comercial, o porto vê-se “obrigado” a crescer para além do limite da cidade. Esta é uma época caracterizada por um dinamismo crescente das trocas internacionais em função da especialização crescente das economias nacionais. O transporte marítimo sofre uma grande revolução: aumento da capacidade dos navios; aumento da velocidade dos navios; diminuição do custo do frete. Os portos das cidades inseridas no mundo industrial foram assim reestruturadas para acompanhar o movimento de modernização dos seus portos;
- Etapa III – Com o crescimento industrial associado aos portos a aumentar durante a segunda metade do século XX, estabelecem-se empresas industriais nas zonas reservadas ao porto. É nesta etapa que surge o processo de contentorização assim como o surgimento de novas embarcações como os navios com sistema roll-on/rol-off. O porto fica assim com a necessidade de crescer e de ocupar mais espaço no seio da cidade. Começa assim uma grande modificação da antiga relação porto-cidade caracterizada pela sua separação. Esta foi uma época caracterizada por guerras, conflitos e crises a nível mundial originando uma recessão na economia e os governos viram-se obrigados a adotar medidas de restrição de pessoas e mercadorias.


- Etapa IV – É nesta fase que o recuo da frente ribeirinha é mais visível devido aos fatores explicados na fase anterior. Entre 1960 e 1980 com a grande evolução tecnológica e a necessidade cada vez maior de espaço para o desenvolvimento das atividades portuárias, a relação porto-cidade torna-se mais conflituosa.
- Etapa V – Esta etapa é caracterizada pela expansão do porto moderno através de projetos de reconversão das áreas portuárias abandonadas. A partir de 1990, com a intensificação da globalização, começa-se a pensar nos espaços obsoletos deixados para trás começando a discutir-se a remodelação da frente ribeirinha bem como da própria relação existente entre porto-cidade. As empresas desenvolveram novas estratégias de expansão de modo a tornarem-se cada vez mais competitivas e obterem mais lucro. Como Castells (1999) defende, com a globalização não só se intensificou a mudança de escala das trocas comerciais como se reestruturou o método produtivo transformando o espaço económico mundial concedendo aos espaços portuários uma nova centralidade.

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.

Fonte, Hoyle (1989).

**Figura 3 - Evolução da relação Porto-Cidade, Hoyle (1989)**

Hoje em dia, defende-se uma nova e revolucionária etapa no esquema apresentado por Hoyle relativo à evolução da relação Porto-Cidade:

VI Renovación de los lazos puerto/ciudad		1980 - 2000+	La globalización y el intermodalismo transforman el papel de los puertos; nuevas asociaciones puerto/ciudad; la reconversión urbana mejora la integración puerto/ciudad.
--	---	--------------	--

Fonte Llaquet (1989).

**Figura 4 - Etapa IV da evolução da relação Porto-Cidade, LLaquet (2004)**

- VI – Renovação dos laços existentes entre o porto e a cidade. Estudos efetuados essencialmente por Llaquet e por Henry, localizam esta nova etapa entre o ano 2000 e a atualidade e caracterizam-na através da reconversão da frente ribeirinha das cidades (reintegração do porto de no meio urbano). O porto deixa de ser visto como um local obsoleto e disfuncional. Através do processo de regeneração urbana passa a ser possível reconverter os espaços portuários abandonados dando-lhe mesmo novas funções e acabando com as barreiras (maioritariamente físicas) muitas vezes existentes entre o porto e a cidade, como acontece na cidade de Lisboa.



Fonte: Carta Militar de Portugal. Série M 888. Folha 431.

**Figura 5 - Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa**



### 3.2. O caso da cidade de Lisboa

Devido ao posicionamento estratégico da cidade de Lisboa nas margens do Rio Tejo, a relação porto-cidade remota às origens da própria cidade. As descobertas arqueológicas recentes feitas perto do Castelo de S. Jorge, comprovam que a cidade foi fundada pelos Fenícios, aproximadamente, em 1200 a.C. O Rio Tejo era uma importante via para as trocas comerciais efetuadas com as tribos do interior e, terá sido por isso que durante uma das muitas expedições que este povo fazia à Grã-Bretanha, decidiram fundar uma colónia chamada de Alis Ubbo (porto seguro ou enseada amena) no local onde hoje se localiza a Cidade de Lisboa. A Colónia estendia-se desde onde hoje se situam o Castelo e a Sé, até ao rio designado de Daghi ou Taghi (boa pescaria) (CML).



Fonte: [p://www.teiaportuguesa.com/lisboa/nomesdelisboa.htm](http://p://www.teiaportuguesa.com/lisboa/nomesdelisboa.htm)

**Figura 6 - Representação de Alis Ubbo**

O controlo de Alis Ubbo passou depois para Cartago onde durante alguns séculos, os povos Fenícios e Cartagineses terão desenvolvido a cidade de modo a passar de um mero entreposto comercial para o comércio nos mares do Norte, para um importante mercado onde eram trocados produtos manufaturados por metais, peixe e sal. Conquistada posteriormente pelo povo romano, Olisippo (nome dado à cidade de Lisboa pelo povo romano) é integrada no mundo romano em 137 a.C. A cidade é vista como uma importante praça comercial estabelecendo ligações entre as províncias do Norte e o Mediterrâneo surgindo na faixa ribeirinha do rio instalações portuárias e pequenas fábricas de transformação de pescado (CML).



produtos comercializados que vinham do Oriente, a cidade vai sofrer transformações na sua fisionomia:

- D. Manuel manda construir o Palácio da ribeira e o Terreiro do Paço torna-se a principal praça da cidade e centro político-económico do Reino;
- A cidade cresce consideravelmente ao longo do rio uma vez que era pelo rio que chegavam e partiam as embarcações;
- Surge o Bairro Alto como o primeiro projeto urbanístico de traçado ortogonal;
- É construída a Torre de Belém e o Mosteiro dos Jerónimos;

O século XV e XVI, impulsionado pelo Infante D. Henrique, tornou-se na “época de ouro” para Portugal. Como ao longo do século XIV a Europa atravessava um período de crise económica e social, Portugal, com a precária paz com Castela, não era exceção, associando a posição estratégica de Portugal a sudoeste da Europa com a faixa litoral voltada para o Oceano Atlântica ao desejo de expansão além horizontes em busca de riqueza e prestígio, a ideia de navegação, tornou-se uma realidade e Portugal entrava desta maneira na época dos Descobrimentos. A cidade de Lisboa, voltou-se assim para o rio Tejo uma vez que a maior parte da vida urbana se desenvolvia em detrimento da atividade portuária (I etapa de evolução da relação porto-cidade de B. Hoyle).

Cidades como o Porto e Lagos contribuíam apenas de forma marginal para o comércio Externo uma vez que era do porto de Lisboa, que partiam e chegavam as armadas com os novos produtos vindos de África e Índia. Foi da praia do Restelo que em 1497 partiu a armada que levou Vasco da Gama à Índia e Pedro Álvares Cabral ao Brasil, em 1500. Portugal, nomeadamente Lisboa, vão controlar o comércio mundial do Japão a Ceuta e a cidade torna-se o mercado ideal para satisfazer os luxos das elites europeias chegando comerciantes de toda a Europa.

O século XVI é também uma “época de ouro”, em termos culturais verificando-se um avanço em áreas como a literatura, a matemática, a filosofia e a medicina sendo contemporâneos deste século nomes como: Damião de Góis, Garcia da Horta, Duarte Pacheco Pereira, Luís Vaz de Camões e Gil Vicente

Em 1580, Portugal cai sobre o domínio filipino quando, o Rei D. Filipe II de Castela (I de Portugal) vence D. António Prior do Crato que assumiu o trono português em detrimento da morte prematura em Alcácer Quibir do Rei D. Sebastião. Lisboa, fortemente perseguido pela Inquisição, vê o seu poderio perdido tornando-se uma cidade de menor importância perante o poderio das grandes cidades espanholas. Sendo

esta época marcada por grandes conflitos, surgem grandes construções na cidade com o objetivo de a proteger de ataques exteriores: fortificações em Cascais e Setúbal, o Torreão junto ao Terreiro do Paço e a Torre do Bugio. Esta época é caracterizada também pelas construções religiosas como forma de mostrar a lealdade da Monarquia à igreja: Convento de S. Vicente de Fora.



Fonte: <http://www.ub.edu/>

**Figura 8 - Planisfério de Cantino (1502)**

A pequena e média nobreza aliada aos mercadores da cidade de Lisboa aliam-se e, em 1 de Dezembro de 1640, a independência de Portugal é restaurada e o Duque de Bragança é nomeado Rei D. João IV com o apoio da França e de Inglaterra.

Após a Restauração da Independência, Lisboa torna-se uma cidade dominada pelas ordens religiosas e o clima político é extremamente conservador e autoritário. Com a descoberta de minas de ouro do Brasil, a situação de ruína económica é ultrapassada e surgem em Lisboa obras grandiosas (estilo Barroco) que, caracterizam estes tempos de ostentação como o Panteão Nacional e o Aqueduto das Águas Livres. A relação porto-cidade era estreita uma vez que era do comércio marítimo que chegavam o ouro e especiarias que sustentavam toda a ostentação da nobreza Lisboaeta.

*“Pelas 9 horas e 40 minutos, depois de um grande ruído subterrâneo que aterrorizou toda a gente, a terra teve um primeiro abalo, vertical, depressa seguido por outro, horizontal, no sentido norte-sul. Os dois abalos não duraram mais de minuto e meio, mas, depois de um minuto de intervalo, um novo abalo, mais violento, prolongou-se durante dois minutos e meio, e logo um terceiro durou mais três minutos. Entre o segundo e terceiro abalos houve ainda um minuto de intervalo. Durante estes nove minutos, o rumor subterrâneo foi ouvido sem interrupção. O céu ficou escurecido pelos gases*

*sulfúricos exalados pela terra (notaram-se fendas compridas e estreitas nas ruas) e sobretudo pela poeira, que tornava a atmosfera irrespirável. Ao mesmo tempo as águas retiraram, deixando ver o leito do rio - para se precipitarem em seguida, em enormes vagas, que varreram o Terreiro do Paço e as ruas e os terrenos próximos das margens. O capitão de um barco inglês ancorado no meio do Tejo contou, numa carta dirigida ao seu armador, como viu a água elevar-se e precipitar-se de 16 pés de altura, de três vezes seguidas, em cinco minutos. Pelas 11 horas, um novo tremor de terra fez ainda cair alguns edifícios. Em seguida, houve um incêndio que durou cinco a seis dias, e que completou a obra do terramoto.” (Moreira de Mendonça, 1758).*

Após o terramoto e o maremoto de 1755 a cidade de Lisboa ficou em ruínas surgindo desta forma a oportunidade esperada por Sebastião José de Carvalho e Melo (Marquês de Pombal) de por em prática em Portugal a nova teoria política, económica e científica que emergia na Europa: o Iluminismo.

Pondo em prática o projeto de Eugénio dos Santos e Carlos Mardel, foi possível criar uma cidade mais cosmopolita, moderna e aberta ao seu porto. O projeto teve em linha de conta o espírito iluminista em vigor: ruas largas e retilíneas dispostas ortogonalmente, substituindo as antigas ruas estreitas e desordenadas. Grande parte das obras de reconstrução ocorreu no centro da cidade, uma vez que foi o local mais que mais atormentado pelo sismo. Os edifícios que necessitaram de ser reconstruídos, foram alvo de uma inovadora política de construção uma vez que a conceção arquitetónica dos edifícios da cidade, foi condicionada pela preocupação com futuros sismos. A estrutura consistia num sistema de pórticos de madeira contraventados perpendiculares entre si (gaiola pombalina) com o objetivo de, com a flexibilidade da madeira, se adaptasse à sobrecarga provocado pelo terramoto sem que a estrutura se quebrasse. Os edifícios eram, maioritariamente, constituídos por quatro pisos mais águas-furtadas com o rés-do-chão amplo como objetivo de conter armazéns ou instalações comerciais.

A Relação Porto-Cidade continuava a expandir-se tendo sido mandados construir o Arsenal da Ribeira das Naus (aberto até 1939), o edifício da Alfandega junto ao Jardim do Tabaco e o Terreiro do Paço como o conhecemos nos dias de hoje. Há ainda um apoio ao desenvolvimento da indústria.



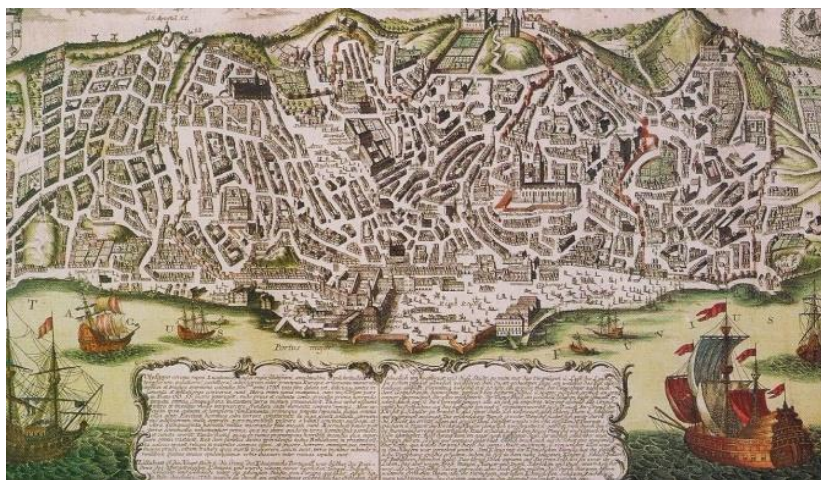


Fonte: . Google Earth - TravelJLC

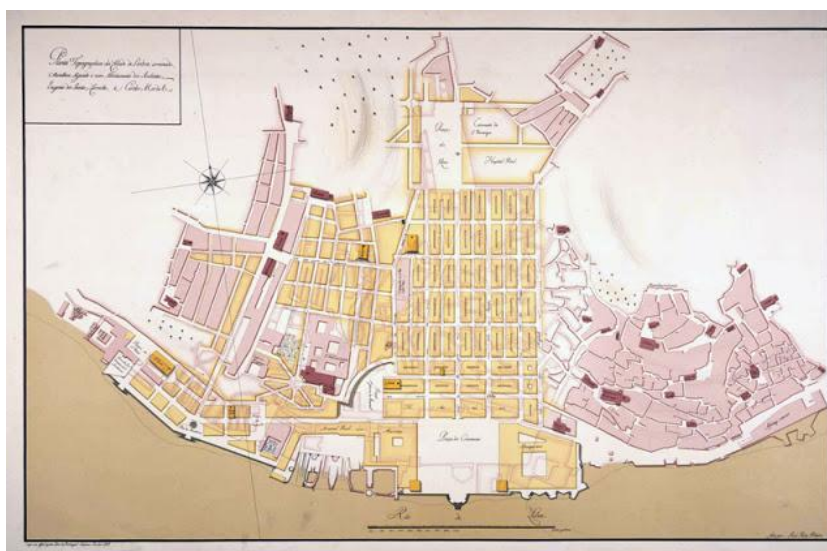


Fonte <http://marialynce.wordpress.com>

**Figura 9 - Palácio do Rei, Maillet (1760); Gravura do estado da cidade de Lisboa depois do terramoto de 1755**  
**Coleção de Augsburgisch Sammhung (Século XVIII).**



Fonte: <http://www.ensp.unl.pt>



Fonte: <http://comjeitoearte.blogspot.pt>

**Figura 10 - Cidade de Lisboa (1593); Litografia colorida da cidade de Lisboa de Eugénio dos Carvalho Carlos Mardel (1758)**

No fim do século XVIII, as ideias liberais começam a ganhar força por toda a Europa. Napoleão Bonaparte assume o poder em França e, proíbe o comércio dos países europeus com Inglaterra (Bloqueio Continental). Portugal, opondo-se a este bloqueio, entra em guerra com França. Seguem-se anos de luta, pobreza e reformas. O Brasil torna-se independente implicando para Portugal a perda dos rendimentos (ouro) vindos deste país tornando a situação económica do país, desesperante. Lisboa é, nesta altura, uma cidade pobre subsistindo com o comércio efetuado com as colónias que restam, principalmente Angola e Moçambique.

É no século XIX que a rede elétrica é implantada em Lisboa (1878) assim como é criado o primeiro sistema de esgotos, canalização e tratamento de águas com o objetivo de mudar a imagem que a Europa tinha de Lisboa. É construída uma rede de caminho-de-ferro que Liga Lisboa ao Porto a partir das novas estações do Rossio e Santa Apolónia. O centro cultural e comercial da cidade passa para o Chiado onde se encontram localizadas a maioria das grandes lojas. Para leste da cidade estabelecem-se as pessoas pertencentes à classe média e o povo, e para oeste estabelecem-se as classes médias e a burguesia rica.

Contudo, o porto não possuía ainda os novos equipamentos necessários para fazer face às exigências mundiais, nomeadamente à era da industrialização que começava a dar os primeiros passos. Tendo como objetivo mudar este panorama, a Frente Ribeirinha de Lisboa sofreu grandes alterações com o objetivo de aumentar e modernizar o porto devolvendo assim à cidade, o esplendor e a importância de outrora. (II fase de B. Hoyle - Expansão portuária através do crescimento de infra estruturas e o desenvolvimento das atividades comercial e industrial desenvolvendo-se uma estrita relação entre o porto e a cidade).



Fonte: . <http://www.museudacidade.pt>

**Figura 11 - Planta da cidade de Lisboa de Filipe Folque (1856-1858)**

Foi neste período que se ideu o desenvolvimento da industrialização portuária tendo-se instaladas fábricas em Xabregas, Beato e Alcântara. Construiu o caminho-de-ferro de Santa Apolónia e de Alcântara e novos cais, diques e equipamentos na área do porto criando uma barreira física entre a cidade e a frente de água, nomeadamente na zona ocidental e oriental de Lisboa. O processo de industrialização viria a modificar a imagem da cidade levando não só à sua expansão como também à diminuição da relação porto-cidade.

Em 1871, designou-se uma comissão para a elaboração de um plano geral de melhoramento de porto de Lisboa: para a zona oriental da frente ribeirinha de Lisboa projetou-se um porto essencialmente comercial de modo a afastá-lo do centro populoso da cidade, localizando-o este junto do caminho-de-ferro. Desta forma, a zona ocidental ficaria liberta para outros fins - construção de bairros luxuosos destinados a pessoas de estatuto social mais elevado da sociedade lisboeta da época.

“Cidade disposta em anfiteatro, em sucessivos terraços... ora perdendo-se lá longe... ora avançando sobre o rio como o estreito tombadilho duma nau. [...] Como aproveitou o lisboeta estas condições naturais tão singulares, esta dádiva do céu e da água? Que partido tirou ele do Tejo? Voltou-lhe as costas, simplesmente” (R. Proença - Guia de Portugal (1924)).

Era desta forma que a cidade de Lisboa era vista em 1924 – uma barreira bem demarcada entre a cidade e a sua zona portuária (III Terceira etapa proposta por B. Hoyle).

Na primeira metade do século XX (segundo período de industrialização e desenvolvimento do porto) foi um período demarcado pelo desejo de regeneração e de transformar a imagem que o mundo tinha de Lisboa. O surgimento de um novo regime político que se manteria no governo durante quatro décadas impulsionou esta ideia sendo a figura do engenheiro Duarte Pacheco (Ministro das Obras Públicas), a que mais se destaca. É da sua responsabilidade a modernização da cidade de Lisboa através da construção do aeroporto, do Parque de Monsanto, da Cidade Universitária e a autoestrada para o Estoril.

É também neste período que se realizam obras de requalificação da frente ribeirinha ocidental devido à Exposição do Mundo Português (anexo 1). Em 23 de Junho de 1940, presidida pelo Presidente da República, Marechal Carmona e pelo Presidente do Conselho, António de Oliveira Salazar, foi inaugurada a Exposição que serviria para auto consagrar o Estado Novo. A zona de Lisboa escolhida, foi Belém.



No centro da Exposição, estava uma enorme praça (Praça do Império) onde se localizava uma fonte luminosa. Construíram-se inúmeros pavilhões, espaços ajardinados, restaurantes e diversões. Os grandes depósitos de carvão deram lugar a um passeio público e ao Padrão dos Descobrimentos. O porto tenta assim devolver algum território à cidade nomeadamente na parte mais ocidental uma vez que houve a reutilização de instalações portuárias para cafés, bares e restaurantes (Anexo I).

A partir dos anos 50, o porto desenvolve a sua atividade marítima em separado da atividade industrial (fase IV, segundo B. Hoyle). Existe um desenvolvimento portuário em separado ao crescimento da cidade, registando-se um afastamento entre eles. O porto desenvolve-se sem a preocupação do crescimento da cidade, e esta desenvolve-se sem se preocupar com as necessidades portuárias.

A partir da década de 80, com a modernização crescente do porto e suas atividades, é necessário premente a utilização de mais espaço para o bom funcionamento das suas funções (fase V de B. Hoyle).

Começa também a surgir uma maior preocupação ambiental e em promover o desenvolvimento sustentável da cidade. Para isso, é necessário regenerar as zonas antigas e degradadas da cidade, nomeadamente as antigas zonas fabris localizadas a oriente que se deslocaram para os subúrbios lisboetas à procura de espaço e de alugueres mais baratos e com mais condições.

É com esta ideia que, em 1989, surge a candidatura de Portugal para a Exposição Internacional de Lisboa (EXPO'98). Esta candidatura surge do processo de fomentar o encontro da cidade com o rio dando continuidade a projetos já desencadeados anteriormente. E, em 1992, surge a aprovação por parte do Bureau International des Expositions (BIE). A Exposição teve como tema principal “Os Oceanos, Um Património para o Futuro” uma vez que pretendia alertar para a importância da preservação deste património mundial. O objetivo dos países participantes deveria passar pela procura de iniciativas que despertassem para a consciencialização ecológica dos visitantes (Anexo II).

Contudo, o projeto vai muito além da Exposição, uma vez que significou também a regeneração urbana de 340 hectares da zona ribeirinha oriental da cidade de Lisboa. Lisboa vê, na Exposição, a oportunidade de mostrar a aptidão nas áreas do urbanismo e arquitetura: realização do projeto de ocupação da área da exposição e a regeneração de uma área degradada e esquecida da cidade; e pelas inúmeras criações que surgiram como o Pavilhão de Portugal de Siza Vieira e as novas estações de metro.

A escolha do local recaía, preferencialmente, por uma zona periférica da cidade de Lisboa, distante do centro histórico mas junto ao rio Tejo. As opções eram a oriente, na Doca dos Olivais (indústria decadente) ou mais para ocidente entre a Doca de Alcântara e a Doca de Pedrouços (pontos referenciais importantes da cidade como a Torre de Belém). Devido disponibilidade espacial (200 hectares de solo público), à acessibilidade (proximidade do aeroporto) e a oportunidade de regenerar uma zona obsoleta, constituída por instalações industriais poluidoras, a Doca dos Olivais foi a zona escolhida. O Plano de Urbanização ficou ao cargo de Carlos Duarte e José Lamas, inicialmente, e numa segunda fase, por Nuno Portas com a colaboração de Manuel Graça Dias e de Egas José Vieira. O objetivo era criar uma cidade através do desenho do espaço público e a construção de infraestruturas de qualidade que garantissem um futuro investimento imobiliário.

O recinto da EXPO'98 foi concebido, essencialmente, para a circulação de pessoas e de maneira a que as diferentes arquiteturas representadas estivessem em harmonia criando um espaço coerente. De realçar o papel fundamental da água que se manifestou através de jogos de água, fontes e lagos.

Depois do fim da exposição, o espaço foi reaberto ao público e esta zona passou a designar-se Parque das Nações. O processo de INTEGRAÇÃO URBANA desta zona também começou logo a seguir ao fecho da exposição e tinha como objetivo a abertura do território à cidade de modo a que a população pudesse usufruir do espaço e dos equipamentos e serviços que lhe estavam associados.



Fonte: . <http://www.parqueexpo.pt/>

**Figura 12 - Parque das Nações na atualidade**

Passados 15 anos desde a abertura da Expo 98, pode-se afirmar que esta foi responsável por toda uma transformação no seio da cidade de Lisboa criando uma nova centralidade a Oriente da cidade estimulada pelo importante polo residencial, empresarial, comercial e interface entre transportes públicos que se constituiu naquela zona.

*“O impacto social do projeto urbano Expo’98 tem que ser entendido no contexto da sua integração na zona oriental de Lisboa, um espaço periférico na cidade, com origens industriais/rurais bastante marcadas, com uma população de baixos rendimentos e uma percentagem excecionalmente elevada de bairros de habitação social. (...) Estas características não fizeram parte da agenda do projeto Expo e da sua comercialização, mais preocupada com o desenvolvimento da frente de rio do que para história económica e social da zona oriental.”* (J. Cabral, 1999).

Apesar do Parque das Nações ter sido considerado um caso de sucesso e de realmente ter esbatido a separação entre a cidade e o seu rio, esta intervenção não teve o chamado “efeito contaminação” uma vez que não serviu para a regeneração da restante frente ribeirinha oriental que se apresenta ainda nos dias de hoje bastante obsoleta e desconexa da dinâmica da restante cidade. A zona ribeirinha oriental de Lisboa nomeadamente a zona do caso de estudo (Santa Apolónia até Poço do Bispo) precisa de projetos que respeitem o tecido urbano existente bem como o seu importante valor patrimonial. O estilo de vida oferecida pelo Parque das Nações é bastante dispare do vivido nas zonas históricas adjacentes que se apresentam bastante degradadas e que sofrem u um processo de desertificação populacional e funcional.

## 4. Caso de Estudo - Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa

### 4.1. Enquadramento Geográfico e Histórico

O caso de estudo escolhido para a presente dissertação é a Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa. Apesar de abranger as freguesias do Beato, Marvila e Oriente, apenas a frente ribeirinha pertencente à freguesia do Beato e Marvila serão analisadas. Desta forma, a zona em análise encontra-se balizada: a Sul pelo Rio Tejo, a Oeste por Xabregas, a Este por Braço de Prata e a Norte pela linha de caminho-de-ferro do Norte e do Leste.



Fonte: Google Earth

**Figura 13 - Zona Ribeirinha Oriental da Cidade de Lisboa**

Com as recentes reconfigurações das infraestruturas portuárias (especialização funcional e concentração de atividades noutros portos da região) surgiram espaços na frente ribeirinha que se tornaram obsoletos e abandonados sendo possível, num futuro próximo, serem utilizados para novos usos urbanos (não portuários).

- **Beato**

Localizada nas margens do rio Tejo, a Paróquia de S. Bartolomeu (atual freguesia do Beato) é considerada uma das mais antigas freguesias de Lisboa, sendo possível encontrar, dentro da sua fronteira, realidades distintas: históricas, patrimoniais, dinâmica social e serviços. Localizada entre S. João, Alto do Pina e Marvila são evidentes as marcas da tradição agrícola (existência de hortas familiares e pequenos campos de cultivo) e a sua população usufrui ainda de uma frente ribeirinha cheia de potencialidades.

Já no século XIII, a freguesia do Beato existia, sendo constituída essencialmente por vinhas e olivais. É neste século que D. Afonso III manda edificar na zona o Paço Real de Xabregas (edifício do antigo Convento de S. Bento de Xabregas e mais tarde apenas Convento de Xabregas. Hoje em dia é onde se encontra sediado o IEFP).

Xabregas era considerado no século XVI um ótimo lugar de descanso com as suas hortas, pomares e até uma praia onde se realizavam torneiros de cavalaria, touradas e jogos de cana. Em 1570, António da Conceição (frei que tinha vindo de Évora para o Convento de S. Bento em Xabregas), destacou-se pelo seu papel de auxílio à população mais desfavorecida. Ao falecer, em 1602, tinha ganho o cognome de Beato António e o convento passou a designar-se de Convento do Beato António (depois somente Convento do Beato).



Fonte: <http://aps-ruasdelisboacomhstria.blogspot.pt/>

**Figura 14 - Desenho da ponte de ferro de Xabregas de Manuel Maria Bordalo Pinheiro (1857)**

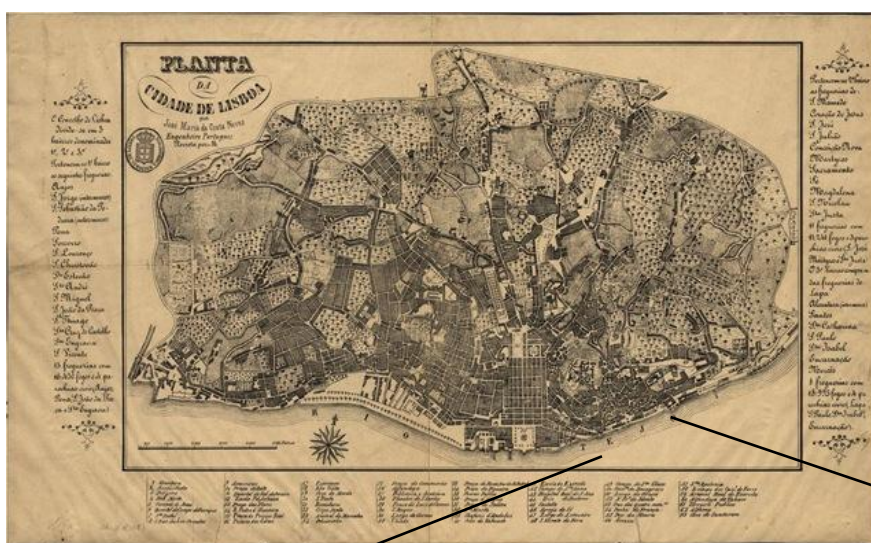
O terramoto de 1755 teve um efeito bastante devastador na zona oriental da cidade de Lisboa e foi responsável pela destruição e elevados danos em palácios, conventos e casas da nobreza que ali se encontravam. Após a Revolução Liberal e com



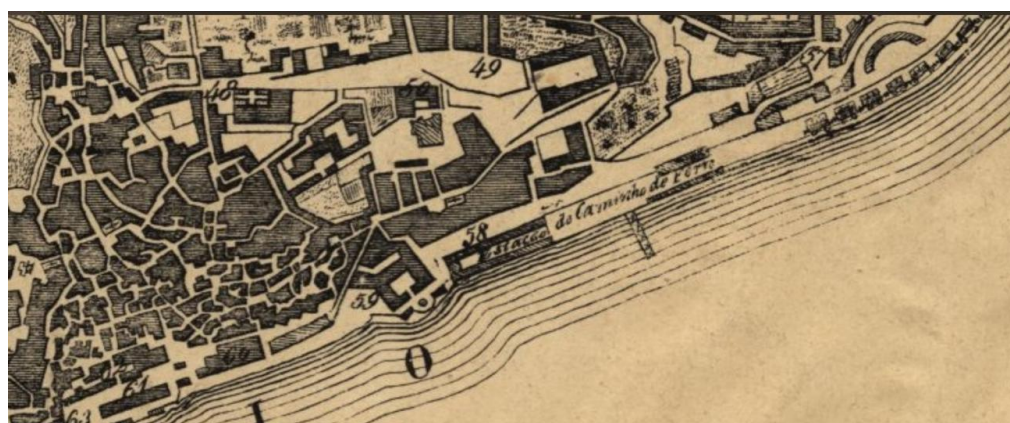
a extinção das Ordens Monásticas, as primeiras unidades industriais estabeleceram-se nos antigos edifícios religiosos ou palácios. O terramoto de 1755 e a Revolução Liberal de 1832 foram assim decisivas para a transformação espacial do Beato.

Em 1835 com a construção da Estrada da Circunvalação e a definição de novos limites para a cidade de Lisboa, a freguesia do Beato fica fora dos limites da cidade sendo criado o concelho dos Olivais (que integrou a freguesia do Beato até 1886).

A inauguração em 1856 da primeira linha de caminho-de-ferro, potencializou a dinamização da indústria e a alteração da paisagem local devido não só à criação de uma barreira física entre a cidade e o rio como ao surgimento de novas infraestruturas como a Ponte de ferro de Xabregas.



Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal



Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal

**Figura 15 - Pormenor da representação da linha de caminho-de-ferro na planta da cidade de Lisboa José Maria da Costa Neves (1860).**

A proximidade da freguesia ao rio Tejo e a facilidade em escoar os produtos produzidos, contribuiu para a forte industrialização desta zona ampliando assim o Porto de Lisboa de Santa Apolónia até ao Cabo Ruivo. Com a criação da Companhia do Fabrico de Algodões (1854) começam a surgir os primeiros bairros operários inicialmente destinados a população mais carenciada. Entre 1867 e 1877, devido ao elevado número de trabalhadores, foram construídas as primeiras vilas operárias em Xabregas (Vila Firmino e Vila Dias). Ao todo foram construídos 106 casas para trabalhadores operários. No final do século XIX, havia aproximadamente 1000 operários a trabalhar nas fábricas. Em 1900, a freguesia do Beato tinha 2 215 fogos e cerca de 10 398 habitantes (INE).

A segunda metade do século XX marca o começo do declínio da era industrial: deslocação das indústrias para a periferia da cidade de Lisboa. Este processo provoca a desqualificação urbanística e funcional, o surgimento de construções industriais abandonadas e obsoletas, núcleos habitacionais degradados e uma quebra na relação cidade-porto. A proximidade do Beato ao rio Tejo deve funcionar não só como um fator estratégico mas também como fator estruturante e de valor paisagístico. Mas, apesar de ser uma zona cheia de potencialidades, o longo período que se tem vindo a verificar de incertezas sobre a regeneração do local fez com que esta zona fosse conhecida como um local degradado e que não houvessem investidores com vontade de avançar com o processo de desenvolvimento e modernização da área.

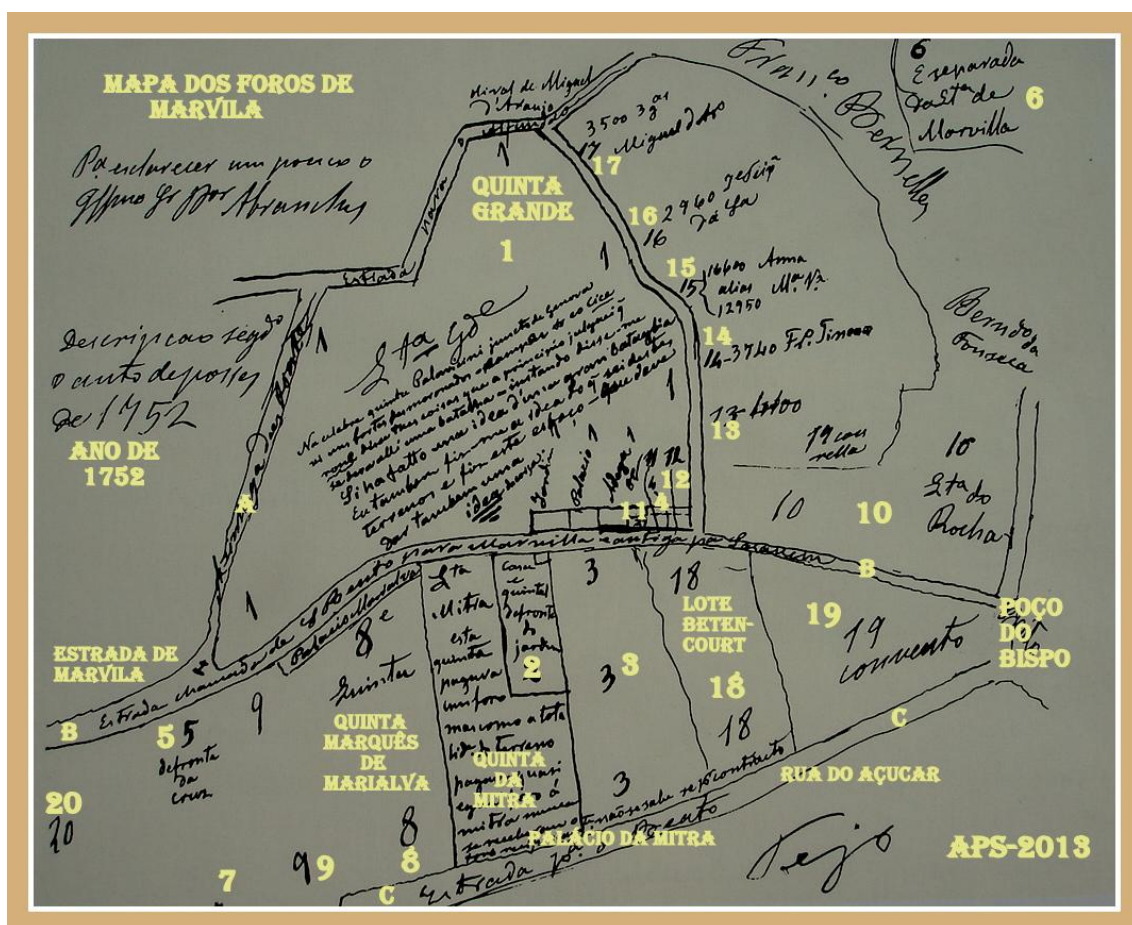
Em 2011, a freguesia do Beato tinha de 12 429, menos 2 mil habitantes do que em 2001 (INE). Mais de metade da população desta freguesia tinha entre 25 e 65 anos e a população com mais de 65 anos correspondia a 26% da população total significando que a população da freguesia do Beato está envelhecida.

- **Marvila**

Apesar de administrativamente existir apenas desde 1959, a freguesia de Marvila tem uma história antiga. Similar ao que se sucedeu com a Freguesia do Beato, Marvila surgiu depois da conquista de Lisboa pelo rei D. Afonso Henriques e de doações de terras a ordens militares, religiosas e a elementos da nobreza.

O território onde se localiza a freguesia de Marvila, pertencia no século XV à freguesia dos Olivais. A existência administrativa de Marvila data de 1959.

Durante os séculos XVII e XVIII, são criadas varias quintas em Marvila que representavam propriedades de nobres que ali instalavam as suas casas de campo para descanso da agitação quotidiana da cidade: Quinta do Poço do Bispo, Quinta do Marques de Abrantes, Quinta do Arcebispo, Quinta de Braço de Prata, Quinta das Salgadas, Quinta dos Alfinetes entre outras. Muitas instituições também ali possuíam propriedades: Mitra de Lisboa, Ordens do Templo e Hospital de Santiago. Num documento datado de 1495, é possível encontrar a delimitação da freguesia: “ (...) *E assim era uma quinta que se chamava de Marvila, que está além do mosteiro de São Bento, que agora se chama de São João, da Ordem dos religiosos de Santo Eloy, a qual parte com o mar desde o Poço do Bispo até ao dito mosteiro de São Bento, ou São João, indo pelo muro do dito mosteiro ter à estrada que vai da cidade, e atravessa a dita estrada, partindo com vinhas do Cabido e cônegos da Sé da dita cidade, indo ter acerca dos currais e palheiros que estão junto com as casas e assento da dita quinta (...)* ” (Delgado, Ralph 1963).



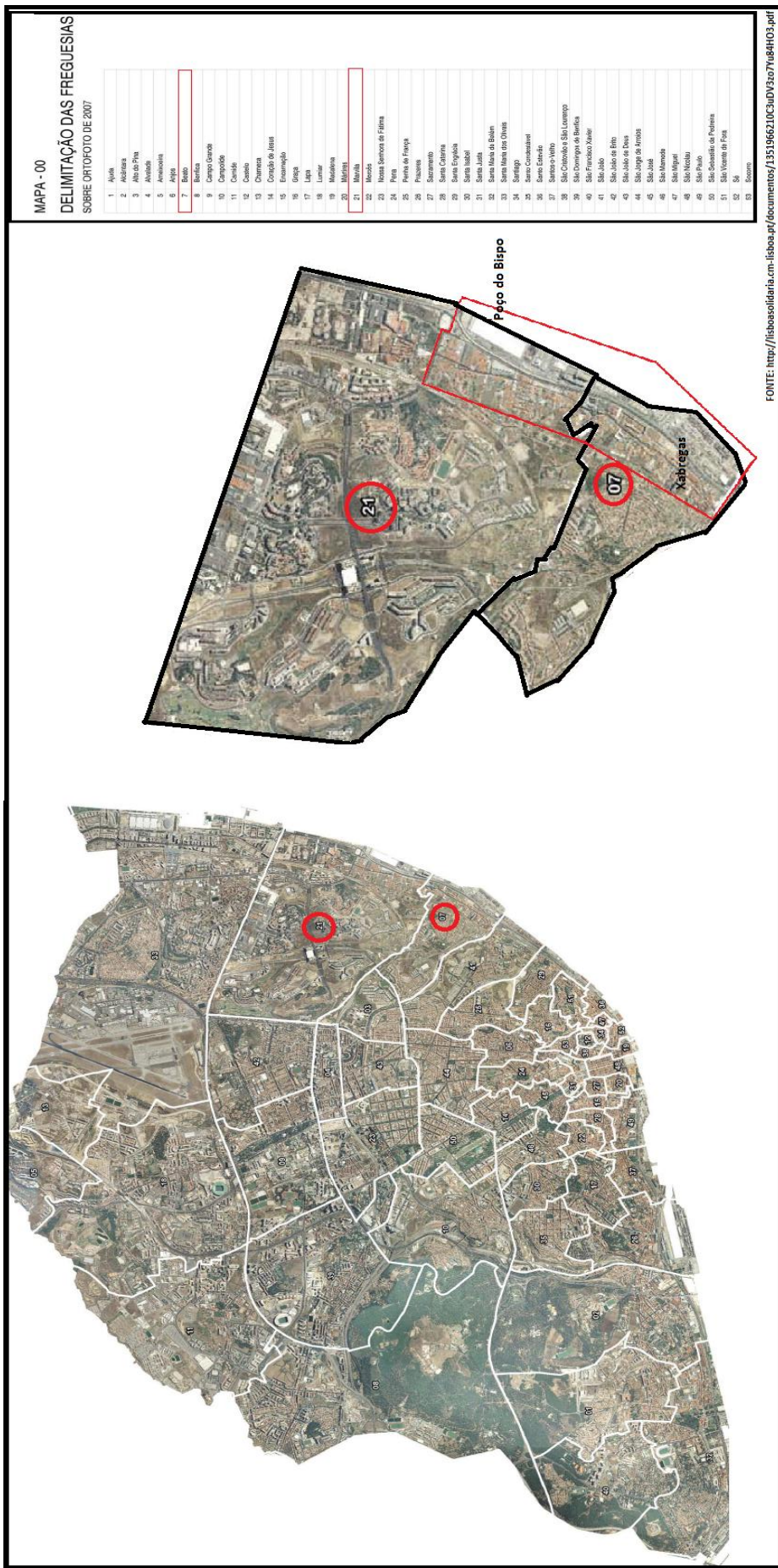
Fonte: <http://aps-ruasdelisboacomhstria.blogspot.pt>

Figura 16 - Mapa dos Foros de Marvila (1752)





Em 2001, Marvila tinha cerca de 38 767 habitantes (INE) sendo a terceira freguesia da cidade de Lisboa com mais habitantes. Era também uma das freguesias com população menos envelhecida e das freguesias que apresentava um maior número de jovens até aos 24 anos. Em 2011 passou a ter 38 102 habitantes (INE) verificando-se um decréscimo residual da população. Este decréscimo está em consonância com a restante cidade que tem vindo a perder habitantes. A população tem vindo a perder população, nomeadamente população jovem. A população jovem de 2001, tornou-se população adulta (25-65 anos) e a população idosa também aumentou tornando a freguesia uma freguesia envelhecida pois a população com menos de 14 anos (13% do total da população) é inferior à população idosa (18 % população).



**Figura 18- Freguesias da cidade de Lisboa e enquadramento da área em análise nas freguesias do Beato**



## 4.2. Planos e Estratégias de intervenção para a Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa

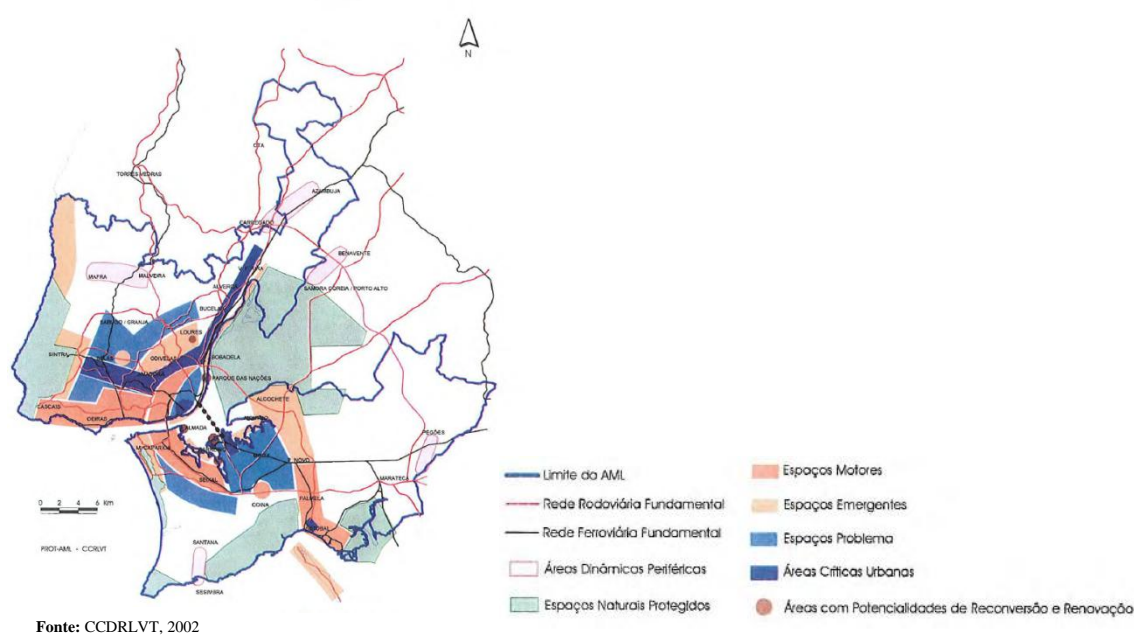
### 4.2.1. Instrumentos de Gestão Territorial

#### 4.2.1.1. Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML)

Através da Resolução do Conselho de Ministros nº 21/89 de 15 de Maio, foi determinado pelo governo a elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa – PROT-AML.

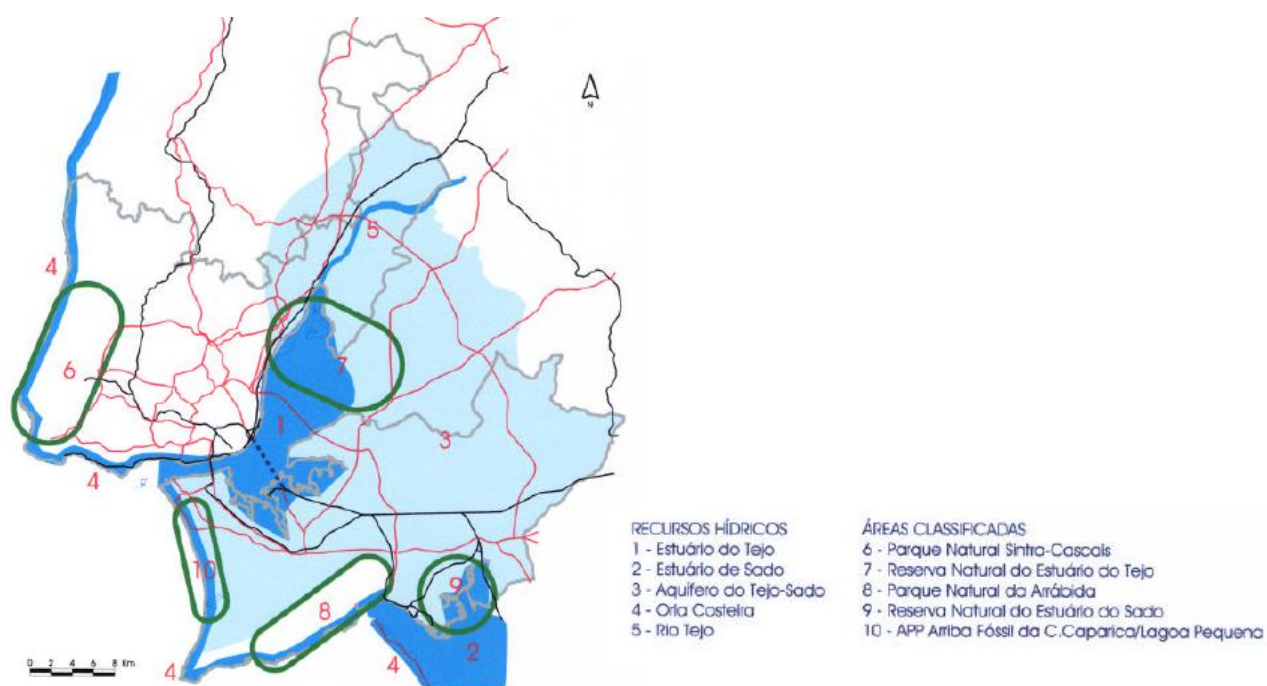
O PROT-AML baseia-se em quatro prioridades principais: Sustentabilidade Ambiental; Qualificação Metropolitana; Coesão Social; e Organização do Sistema Metropolitano de Transportes. Desde a sua elaboração foram significativas as transformações ocorridas em Portugal, com impactes no território. Acresce que a perspetiva de um conjunto de investimentos estruturantes na AML (e.g. novo aeroporto de Lisboa, terceira travessia do Tejo), conduziram à necessidade de alteração deste documento. Um intento que foi prosseguido, mas não tendo sido concretizado.

O PROT AML não especifica as ações a tomar na Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa contudo define-a como um espaço problema: “ (...) *abrange as áreas periféricas fragmentadas e desestruturadas com tendência para a desqualificação urbana e ambiental e que apresentam dificuldades, pela sua localização e dimensão territorial. (...) Encontram-se com perda de população residente e de atividades, denotando um acentuado declínio urbano e fortes processos de degradação*” (CCDRLVT, 2002).



**Figura 18 - Dinâmicas Territoriais da AML**

Está também bem espelhado no PROT-AML a importância do estuário do Tejo e da frente ribeirinha para o desenvolvimento da Cidade de Lisboa (figura 22): “*O Estuário do Tejo constitui o espaço central da AML, sendo em torno das suas margens que se iniciou o desenvolvimento do sistema urbano, em ligação com os modos de vida ribeirinhos que a sua presença proporciona (...). Em termos naturais, o Estuário é uma área de importância estratégica ao nível metropolitano e nacional. (...) O estuário tem condições para o desenvolvimento de atividades económicas e de recreio e lazer importantes par a evolução da AML e para funcionar como elemento aglutinador e estruturador do desenvolvimento de uma cidade (...) traduzindo uma das ideias-chave do Modelo Territorial proposto: «Recentrar a Área Metropolitana no Estuário do Tejo»*” (CCDRLVT, 2002).



Fonte: CCDRLVT, 2002

**Figura 19 - Valor Estratégico Estruturante do Rio Tejo na AML**

Na proposta de alteração ao PROT-AML, e em sintonia com a proposta anterior, verificou-se igualmente a ausência de propostas centradas neste território do Porto de Lisboa. Manteve-se a intenção de modernizar e afirmar da atividade portuária em Lisboa, perspetivando-se portanto a prossecução desta atividade na Zona Ribeirinha Oriental uma vez que significa que a área afeta ao Porto de Lisboa é para permanecer.

#### 4.2.1.2. Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (2001)

O Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO) não foi aprovado pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), pretendia ser um instrumento de planeamento orientador para a área de intervenção na zona ribeirinha oriental.



Fonte: CML, 2001

**Figura 20 - Área de Intervenção do Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (2001)**

Este plano abrangia uma área de 418,1 ha e estendia-se por de 4,8 km, correspondendo à maior parte do arco oriental da cidade de Lisboa: Av. Infante D. Henrique; eixo urbano interior – Rua da Madre Deus à Rua Fernando Palha; linha de caminho-de-ferro (Linha do Norte); e, Avenida Marechal Gomes da Costa (anexo ...). Como se tratava de uma zona com características muito heterogéneas (predominando as áreas afetas ao uso industrial e atividades económicas optou-se por segmentar a área em cinco grandes zonas: Zona 1 – Envolvente à Gare do Oriente; Zona 2 – Av. Marechal Gomes da Costa; Zona 3 – Matinha/Braço de Prata; Zona 4 – Santa Apolónia/Braço de Prata; Zona 5 – Área entre as linhas ferro.

O PUZRO considera que existem condições para tirar partido dos terrenos ribeirinhos disponíveis, construindo habitações e espaços para atividades de recreio e lazer. Assume-se assim a ZROL como um espaço de oportunidades, porquanto encontra-se obsoleta, o edificado encontra-se em ruínas ou muito devoluto e grande parte da população é idosa. O plano apresenta a habitação como principal função para esta área sendo que deve haver uma sã coexistência com os serviços e as indústrias para

que a cidade cresça de modo sustentado, promovendo e atraindo atividades económicas. É também evidente a preocupação em articular a dinâmica da zona da antiga com a restante área, nomeadamente a articulação com a zona da Matinha e Poço do Bispo.

Este plano pretendia, essencialmente, esbater as barreiras existentes entre o estuário do Tejo e a cidade de Lisboa, articulando o tecido urbano com a rede viária existente. Não obstante, o documento não contemplou a relação entre o Porto de Lisboa e a cidade (que constitui também uma forte barreira à articulação urbana com a sua frente ribeirinha), fator maior da sua não aprovação pela CCDR-LVT.

É a área correspondente às zonas 4 e 5 que compreende o território em estudo. Segundo o PUZRO, a zona 4 caracteriza-se por uma ocupação densa, distribuída entre aglomerados habitacionais históricos e áreas industriais e económicas muitas das quais desativadas. Esta zona deverá desenvolver-se paralelamente ao plano de água. É uma zona que apresenta também um grande legado histórico e arquitetónico, existindo alguns casos de igrejas, palácios, casas senhoriais que marcam a passagem da aristocracia e clero por esta área, em momento anterior ao desenvolvimento da indústria (séculos XVII e XVIII).

A área correspondente à zona 5, reflete um contexto urbano segregado pelo efeito barreira causado pela linha de caminho-de-ferro, apresentando assim uma promiscuidade de usos, degradação de edifícios, carências de infraestruturas urbanas, assim como áreas desocupadas.

O plano preconiza também a criação de percursos turísticos que contemplassem o património existente e que estabelecessem uma relação com a frente ribeirinha, dando ênfase ao valor estratégico, estruturante e paisagístico que a valorização da água pode acarretar.

#### **4.2.1.3. Plano Diretor Municipal de Lisboa (2012)**

Aprovado em Assembleia Municipal em 24 de julho de 2012, o Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDML) é *“um instrumento de Planeamento Territorial que estabelece o modelo de organização espacial e a estratégia de desenvolvimento do território municipal, a classificação do solo e as regras e parâmetros aplicáveis à ocupação, uso e transformação do solo”* (CML, 2012). Aplicável no território municipal de Lisboa, vai estabelecer *“as grandes estratégias de desenvolvimento, as orientações e as políticas urbanísticas para o território municipal, define a*

*programação da respetiva execução e as regras para a contratualização com os vários atores que intervêm no território, para responder aos objetivos fixados nos Termos de Referência aprovados em Fevereiro de 2003 e aos desafios colocados na Carta Estratégica de Lisboa 2010/2024 (...)*” (CML, 2012).

Analisando o PDML verifica-se que a Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa está inserida em termos de qualificação do Espaço Urbano em:

- Espaços Verdes (Espaços Ribeirinhos)<sup>1</sup>
- Espaços de uso especial de Infraestruturas<sup>2</sup>
- Espaços de uso especial ribeirinho<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Artigo 53º “São espaços sem utilização portuária exclusiva, com funções de equilíbrio ecológico que permitam a dinâmica das marés e de acolhimento de atividades ao ar livre de recreio e lazer, incluindo estabelecimentos de restauração e bebidas, turismo, cultura, desporto, atividades náuticas, designadamente náutica de recreio, náutica desportiva, pesca e atividade marítimo-turística, e atividades lúdico-recreativas para usufruto público, onde devem ser asseguradas, sempre que possível, condições de acesso pedonal à margem do rio e de fruição da paisagem ribeirinha.”

<sup>2</sup> Artigo 56º “Os espaços consolidados de uso especial de infraestruturas constituem áreas ocupadas por instalações e serviços relativos a infraestruturas de transporte e a uso ferroviário, portuário, aeroportuário e rodoviário e a redes de saneamento básico, abastecimento e fornecimento de gás, eletricidade, água e telecomunicações.”

<sup>3</sup> Artigo 57º “Os espaços consolidados de uso especial ribeirinho compreendem áreas edificadas originariamente afetas à exploração portuária, nas quais predominam atualmente usos conexos com a atividade portuária.” Nesta zona é permitido o uso do espaço urbano por parte do sector terciário, turismo, de equipamento, de atividades náuticas e de logística associado a atividades náuticas. Prevê-se também a reutilização dos edifícios existentes podendo mesmo ser substituídos pro outros caso não revelem elementos de interesse urbanístico, arquitetónico ou cultural. Este artigo enfatiza também preocupação contra a degradação da qualidade da água do estuário do Tejo.”





Fonte: CML, 2012

Figura 22- Qualificação do Espaço Urbano no PDML (2012)

O PDML analisa a Estrutura Ecológica do Município classificando-a em estrutura ecológica fundamental e estrutura ecológica integrada (Anexo 3). A ZROL integra: o corredor Verde Oriental (Vales da Zona Oriental) (artigo 12º); o sistema húmido e sistema de transição fluvial-estuarino (artigo 13º) que corresponde a linhas de drenagem “a céu aberto, áreas adjacentes, bacias de retenção de águas pluviais, zonas de ressurgências hídricas, zonas aluvionares e zonas sujeitas a inundações.”; espaços verdes de enquadramento a áreas edificadas (artigo 15º) e eixos arborizados (artigo 16º). (CML, 2012).

No que diz respeito ao Sistema de Vistas, o PDML é “formado pelas panorâmicas e pelos enfiamentos de vistas que, a partir dos espaços públicos, nomeadamente os miradouros, jardins públicos, largos e praças e arruamentos existentes, proporcionam a fruição das paisagens e ambientes urbanos da cidade de Lisboa” (CML, 2012). A ZROL está integrada no subsistema da frente ribeirinha – sector oriental (artigo 18º) que consagra a “criação de condições para acessos pedonais à margem do rio e fruição da paisagem ribeirinha, fundamentalmente coincidentes com os vales e arruamentos que definem eixos de visão perpendiculares ao rio, exceto nas áreas de uso exclusivamente portuário” (CML, 2012).

Tendo em conta os Riscos Naturais e Antrópicos verifica-se que a vulnerabilidade às inundações são maioritariamente moderadas existindo, ainda assim, zonas em Poço do Bispo em que são elevadas. Existe mesmo uma vulnerabilidade muito elevada em Xabregas. Verifica-se também uma vulnerabilidade sísmica dos solos muito elevada em toda a ZROL.

Considerando as Condicionantes de Infraestruturas bem como as Acessibilidades e Transportes existentes na ZROL, verifica-se que esta zona é servida por uma rede de drenagem principal bem consolidada e é também servida por uma boa e consolidada rede rodoviária municipal de 2º nível. Existem também na região em apreço, várias estações de metro podendo classificar-se esta área como boa em termos de acessibilidades.

#### **4.2.2. Documentos Estratégicos**

##### **4.2.2.1. Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa (2005)**

Através de um novo modelo de gestão e através da adoção de processos de operação portuária baseado em tecnologias de ponta e da coordenação com os projetos previstos para o Novo Aeroporto de Lisboa e o comboio de Alta Velocidade, o PEDPL teve como objetivo principal tornar Lisboa o centro logístico mais importante da Península Ibérica.

O PEDPL denunciou o paradigma inerente à relação existente entre a cidade e o seu porto: alteração das relações comerciais efetuadas entre Portugal e os outros países; evolução dos processos e tecnologias das operações portuárias; desenvolvimento da logística; modernização das necessidades para efetuar operações portuárias; e a recente necessidade de se restabelecer a ligação entre a área urbana e o rio Tejo (Porto de Lisboa, 2005)

Desta maneira, o plano propôs a criação de novos espaços que permitissem a reaproximação das pessoas à frente ribeirinha. Este novo paradigma em que está em causa a afirmação do rio como fator de desenvolvimento da cidade, surge da convivência entre um porto eficiente e competitivo, com um território qualificado sob os pontos de vista urbano e ambiental, contribuindo assim para um desenvolvimento urbano baseado no crescimento sustentável.

Para o área de estudo, o PEDPL propôs a construção de um novo terminal de cruzeiros (Santa Apolónia) que irá constituir “ um fator positivo para o desenvolvimento desta atividade no porto de Lisboa”(Porto de Lisboa,2005). Utilizando o estuário do Tejo como meio de ligação das áreas de operação portuária e das plataformas logísticas, reduzir-se-á o tráfego nas infraestruturas rodoviária e os impactos ambientais daí inerentes.

Apesar da notória preocupação com a estagnada relação entre porto-rio-cidade e da proposta de algumas medidas para a esbater, o PEDPL não fez previsões para a alteração do uso da Frente Ribeirinha Oriental de Lisboa.

#### **4.2.2.2. Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (2008)**

Na sequência da não aprovação do PUZRO, a CML aprovou em 2008 o Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental. Um documento que constitui um importante instrumento orientador do planeamento da zona oriental de Lisboa e que servirá de base de estudo para outros planos e projetos para aquela área.



Fonte: CML, 2012

**Figura 21 - Delimitação da Área de Intervenção do Documento estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (2008)**

Assim como o PUZRO, o DEMZRO também dividiu o território em cinco zonas que foram depois o objeto de estudo de Planos de Urbanização e de Pormenor (Plano de Urbanização da Área envolvente à Estação do Oriente é um exemplo). O seu principal objetivo passa pela revitalização e regeneração da Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa, reconvertendo este território e criando novas indústrias inovadoras.

O DEMZRO traduz, desta forma, um conjunto de medidas que devem ser tomadas de forma a “alastrar” para a ZROL a dinâmica e revitalização que começou com a EXPO’98.

A área de estudo insere-se na zona 4 e 5 do DEMZRO (Santa Apolónia-Braço de Prata e a área entre as linha férreas respetivamente). Para estas zonas o documento estratégico propõe: a reconversão das áreas industriais que se encontrem obsoletas através da criação de atividades de “comércio, serviços, indústrias criativas e logística urbana (CML, 2012); a articulação da reabilitação das áreas históricas habitacionais



com a reconversão das áreas industriais obsoletas e desativadas; a valorização do Eixo Cultural Santa Apolónia/Largo David Leandro da Silva (recuperação do património e aproveitamento dos elementos existentes reconvertendo os espaços); a previsão da elaboração de Planos de Pormenor que promovem a regeneração das áreas indústrias obsoletas em articulação com a reabilitação do tecido histórico das áreas degradadas; valorização ecológica em conjunto com a criação de novos equipamentos (recreio e desportivos); reabilitação do núcleo antigo de Marvila e a reestruturação da área habitacional da zona localizada junto do Bairro Madre de Deus (CML, 2012).



Fonte: CML, 2008

**Figura 22 - Zona 4 e 5 do DEMZRO**

Em termos de mobilidade, a ZROL desenvolveu-se em torno da rede ferroviária (Linha do Norte), representando um eixo importante não só para o transporte de pessoas como de mercadorias devido à proximidade ao porto. Por outro lado esta faixa corresponde também a uma barreira física entre o tecido urbano e a frente ribeirinha. É nesta área que se localiza a Avenida Infante D. Henrique que é a responsável pela maioria dos fluxos de atravessamento entre a Baixa e a zona oriental de Lisboa.

O DEMZRO caracteriza a área em estudo como sendo rica em património cultural potenciado pela proximidade em relação ao Tejo, com a presença de atividades portuárias e onde o edificado existente pertence a várias épocas, tendo um valor patrimonial elevado (conventos, palácios, indústrias e vilas operárias). Relacionando

estas características com as características morfológicas e locais, forma-se uma identidade única na cidade de Lisboa que deve ser mantida.

#### **4.2.2.3. Acordo de Cooperação Institucional entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa (2008)**

O Município de Lisboa em conjunto com a Administração do Porto de Lisboa (APL), reconhecendo a urgente necessidade de coordenar estratégias de articulação entre os usos portuários e os usos urbanos das zonas ribeirinhas de Lisboa, assinaram em 26 de Janeiro de 2008 um acordo de cooperação. Este acordo tinha como objetivo estabelecer formas de cooperação entre estas duas entidades tendo em vista a gestão integrada do espaço urbano e das atividades de lazer e desportivas em áreas de jurisdição da APL:

- Doca de Pedrouços – Organização de eventos náuticos de projeção internacional;
- Zona de Santos – valorização do espaço público e melhorar a relação existente entre cidade/ zona ribeirinha;
- Doca do Poço do Bispo – Reestruturação dos usos portuários e a integração de atividades de lazer (CML, 2008).

O Decreto-Lei nº 75/2009 de 31 de Março, delibera que se proceda à desafetação dos bens do domínio público marítimo (áreas não afetadas a atividade portuária ou conexas) passando estes a integrar o domínio público geral do Estado e estabelece também os procedimentos a adotar para as parcelas não integradas na margem: “Os bens imóveis identificados por despacho da tutela sectorial correspondem igualmente a áreas sem utilização portuária reconhecida uma vez que nelas não se verifica a existência de atividade no âmbito do tráfego marítimo de mercadorias e passageiros, da náutica de recreio, da pesca ou da construção e reparação de embarcações, também não se verificam atividades logísticas nem se integram no programa de ordenamento e expansão do porto. (...) Em conclusão, verifica-se o interesse público subjacente à desafetação do domínio público marítimo, que justifica o carácter de exceção da presente iniciativa legislativa” (Decreto-Lei nº 75/2009, de 31 de Março).

Para a área de estudo, é importante frisar a proposta para a Doca do Poço do Bispo. Identificada como Área III, pretende-se melhorar a capacidade dos terraços assim como melhorar a acessibilidade à zona portuária e a criação de condições de

ordenamento de tráfego rodoviário que servem os terminais existentes e a criação de um interface de qualidade entre a zona operacional portuária e a margem restante a montante, sendo que se iria reestruturar uma área com cerca de 18.500 m<sup>2</sup> para atividades de lazer.



Fonte: CML, 2008

**Figura 23 - Área III (Poço do Bispo) do Acordo de Cooperação Institucional entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa**

#### **4.2.2.4. Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024 (2009)**

Com o intuito de responder a questões que tem vindo a ser debatidas pela cidade de Lisboa e que representam verdadeiros desafios estratégicos no planeamento da cidade, foi apresentada a Carta Estratégica de Lisboa. Este documento surge da necessidade de perspetivar o futuro sustentável da cidade e está assente em seis questões

- Como recuperar, rejuvenescer e equilibrar socialmente a população?
- Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos?
- Como tornar Lisboa uma cidade ambientalmente sustentável e energeticamente eficiente?
- Como transformar Lisboa numa cidade inovadora, criativa e capaz de competir num contexto global, gerando riqueza e emprego?
- Como afirmar a identidade de Lisboa, num Mundo globalizado?

- Como criar um modelo de governo eficiente, participado e financeiramente sustentado? (CML, 2010)

O PDML em vigor, foi elaborado tendo em conta estas questões e constitui uma verdadeira estratégia para reforçar a afirmação regional, nacional e internacional de Lisboa. A Carta Estratégica de Lisboa foi elaborada em seis seminários diferentes (cada um abordando uma das perguntas anteriores) com o objetivo de se criar um instrumento de planeamento estratégico da cidade. Embora os assuntos tratados sejam generalistas em relação aos problemas da cidade, existem pontos com referência para a ZROL, tais como: recuperação dos centros históricos (atrair pessoas); aumentar a diversidade e reduzir as desigualdades; promover a reabilitação da estrutura ecológica da cidade; promover a oferta cultural, de lazer e de entretenimento; e, criar um equilíbrio entre a cidade antiga e a cidade moderna (um dos objetivos principais da Regeneração Urbana).

#### **4.2.2.5. Documento Estratégico Parque Ribeirinho Oriente (2011)**

Recentemente, assistiu-se a uma maior preocupação com a degradação da Frente Ribeirinha de Lisboa surgindo várias propostas para a reabilitação e regeneração da mesma. A nova abordagem estabelecida nas Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário, possibilitou também uma maior intervenção do Município de Lisboa na gestão deste território assim como tem-se vindo a assistir a um esforço na cooperação institucional entre a Câmara Municipal de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa, S.A.. Surge uma nova abordagem no que diz respeito as áreas integradas no domínio público do Estado sob jurisdição das autoridades portuárias onde não se prevê o desenvolvimento de atividades portuárias.

Foi assim assinado em 28 de Janeiro de 2008 o Protocolo de Intenções entre o Estado Português e o Município de Lisboa em relação à Frente Ribeirinha de Lisboa onde se estabeleceu a forma de transição da gestão de algumas áreas (sem uso efetivo portuário e jurisdição da APL) para a autarquia. Foi também reforçada a intervenção do Município na gestão partilhada de áreas em que a utilização portuária não é exclusiva.

Através dessa cooperação foi possível identificar as áreas em que é possível intervir de imediato e para as quais foram definidos projetos que vão servir para reforçar a relação existente entre porto-cidade e a ligação cidade-rio. Neste contexto, em 21 de Junho de 2008 a CML apresenta o Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa onde está patente a análise urbana do território em causa bem como a



estruturação estratégica de intervenções como objetivo de integrar e operacionalizar projetos e ideias para a frente ribeirinha lisboeta. Com base nesse plano foram então elaborados projetos de modo a consolidar a relação cidade-porto: Parque Ribeirinho Oriente; Cais de Santos; Doca de Pedrouços e Área Histórica Ribeirinha da Baixa Pombalina.

A reorganização das atividades portuária em Lisboa surgiu com a necessidade crescente da especialização funcional e a concentração de operações associada à transferência de certas atividades para outros portos. Criaram-se assim condições para a regeneração de algumas áreas do território ribeirinho, incluindo a valorização ambiental, paisagística e cultural da frente ribeirinha de Lisboa, um dos projetos estratégicos do município.

Tendo em linha de conta o caso de estudo abordado na presente dissertação, cinge-se a análise no projeto correspondente ao Parque Ribeirinho Oriente.



Fonte: CML, 2011

**Figura 24 - Limite da Área de Intervenção contemplada no Documento Estratégico – Parque Ribeirinho Oriente (2011)**

Tendo em linha de conta o caso de estudo abordado na presente dissertação, cinge-se a análise no projeto correspondente ao Parque Ribeirinho Oriente.

Este parque deverá localiza-se na freguesia de Marvila e abrange um total de 159 500 m<sup>2</sup> (Matinha, Braço de Prata e Doca do Poço do Bispo), prolongando-se na frente ribeirinha de Lisboa orientada pra oriente numa extensão de 1,5 km lineares.

A proposta para a elaboração deste parque urbano pretende inovar na frente deste território com o plano de água, uma vez que o objetivo principal passa por devolver esta frente à população de Lisboa, criando uma simbiose entre rio Tejo – natureza – faixa de contacto com a cidade de Lisboa. A criação deste Parque tem como objetivos:

- Ser integrado na estrutura ecológica municipal (CML, 2011).
- Criar um sistema de mobilidade (seja pedonal ou ciclável) ao longo de toda a frente ribeirinha, nomeadamente a ligação Norte/Sul (Parque das Nações – centro da Cidade através da Avenida Infante D. Henrique) e a ligação para Poente (CML, 2011).
- Articular-se com os espaços urbanos já existentes criando assim uma perfeita união (formal, visual e funcional). O projeto prevê a demolição de alguns edifícios industriais (identificados a amarelo anexo ...) libertando assim áreas de construção intrusivas e possibilitando a continuidade visual e paisagística da frente ribeirinha, garantindo sistemas de vistas (CML, 2011).
- Criar condições de modo a poder oferecer à população um vasto conjunto de espaços, atividades e usos de lazer e desportivos (CML, 2011).
- Integrar no projeto do Parque o topo montante da Doca do Poço do Bispo de maneira a poder potencializar esta área. Está em curso a reorganização/reestruturação da área da Doca do Poço do Bispo indo concentrar os usos exclusivos portuários no extremo Sul (devidos acessos rodoviários) deixando o topo norte disponível para usufruto público (caso de estudo da presente dissertação), uma integração concedida pela APL (CML, 2011).





Fonte: CML 2011

LEGENDA			ÁREAS / CARACTERIZAÇÃO INTERVENÇÃO	
PLANOS	INTERVENÇÃO	EQUIPAMENTOS / EDIFÍCIOS		
Plano do Pormenor da Malinha	Área Alargada de Intervenção	E1	Estações Públicas	E
Lotamento da Tabacalva	Área do Projeto	E2	- Jardins de Braço de Prata	
Lotamento dos Jardins de Braço de Prata	I Fase	E3	- Parque Interior	F
Ciclovia existente	II Fase	E4	- Extensão Lote E1	G
Ciclovia a propor	III Fase	E5	- Catedral de Lisboa	H
Parque do Vale Fundão		E6	- Ligação PRU / Parque das Nações	
		E7		
		E8		

Figura 27: Proposta de Implementação da Área de Intervenção contemplada no Documento Estratégico – Parque Ribeirinho Oriente (2011)

### **4.2.3. Projetos Estratégicos**

#### **4.2.3.1. Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa (2008)**

A reconfiguração das infraestruturas portuárias, determinada pela evolução dos transportes portuários e dos transportes marítimos, permitiu libertar alguns setores da frente ribeirinha para usos não portuários, admitindo-se portanto que num futuro próximo possam vir a ser afetadas a usos urbanos. O Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa contempla já essas propostas. O principal objetivo deste plano prende-se com a criação de uma imagem conjunta de toda a frente ribeirinha, onde as sete colinas e a ligação da cidade com o Tejo seriam os pontos mais importantes. A estratégia de atuação proposta teve como base a identificação dos principais problemas comuns em toda a frente ribeirinha:

- Pouca permeabilidade da faixa marginal;
- Descontinuidade em termos de percursos pedonais e cicláveis;
- Raras ligações da malha urbana consolidada ao rio;
- Muitos espaços públicos desqualificados;
- Dificuldade de mobilidade na margem;
- Áreas de estacionamento por reorganizar;
- Carência de transportes públicos;
- Vastas áreas portuárias que apresentam subutilização, nomeadamente em Santos e na zona oriental. (CML, 2008)

Tendo em conta o caso de estudo, as áreas de intervenção que importa focar são: Santa Apolónia – Madredeus, Madredeus – Beto e Beato – Poço do Bispo. O quadro seguinte contempla os objetivos assim como os constrangimentos definidos pelo mesmo.

<b>Título</b>	<b>Constrangimentos</b>	<b>Objetivos</b>
<b>Santa Apolónia - Madredeus</b>	Ausência de ligação pedonal com o rio Tejo; Barreira entre a Avenida Infante D. Henrique e o rio.	Criação de sistemas de retenção das águas pluviais; Percursos de ligação entre os espaços públicos existentes e aqueles que se prevê serem criados; Ligações da frente ribeirinha aos vales interiores; Mobilidade suave deverá privilegiar estas ligações entre a zona ribeirinha e o interior da cidade.
<b>Madredeus - Beato</b>	Ausência de ligação pedonal com o rio Tejo; Barreira entre a Avenida Infante D. Henrique e o rio; Impacto 3.ª Travessia do Tejo.	Percurso cultural ao longo do eixo interior; Mais-valias económicas a partir de atividades ligadas ao turismo; Aumento da empregabilidade; Implementação de polos de atracção de desportos náuticos; Requalificação dos espaços públicos existentes; Definição de espaço para acantonamento em caso de catástrofe; Implementação de um plano de proteção civil;
<b>Beato - Poço do Bispo</b>	Ausência de ligação pedonal com o rio Tejo; Barreira entre a Avenida Infante D. Henrique e o rio; Subaproveitamento da Doca de Poço do Bispo.	Definição de uma zona verde; Recuperação e valorização de património arquitetónico e cultural, a instalação de atividades ligadas à cultura; Descontaminação de eventuais solos contaminados; Integração da Doca do Poço do Bispo e espaço envolvente; Criação de praia de ondas artificiais na área da Doca de Poço do Bispo;

Fonte: CML, 2001

**Quadro 1 – Objetivos e constrangimentos definidos pelo Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa para a ZROL**

#### **4.3. Análise das estratégias de intervenção propostas**

Após uma análise dos principais planos e estratégias de intervenção para a ZROL, é importante identificar as principais orientações para este território. Dos planos, propostas e documentos estratégicos analisados é possível concluir que há alguns pontos em comum em todos eles:

- Revitalização urbana, social, funcional e ambiental promovendo o desenvolvimento da ZROL de uma maneira sustentável;
- Promoção e preservação do património histórico, cultural e paisagístico;
- Fixação da população e atração de população, transformando a ZROL numa zona rejuvenescida com população jovem;
- Melhoramento do edificado através de projetos de reabilitação;
- Combate à pobreza e exclusão social;
- Criação de emprego através do desenvolvimento de mecanismos que atraiam atividades ligadas ao setor terciário e serviços;
- Criação de espaços verdes, zonas pedonais e áreas cicláveis, fazendo com que a população se reaproxime da frente ribeirinha;
- Incentivo à criação de boas relações entre comércio, indústria e serviços com as atividades portuárias
- Reforço da atividade portuária modernizando as instalações e acessibilidade;
- Projeção internacional Porto de Lisboa;
- Aumento da qualidade de vida da população.

Apesar de alguns dos planos, projetos e documentos estratégicos analisados apresentarem propostas coerentes e com fundamento, a verdade é que na ZROL, poucas ações foram concretizadas. Com efeito, apesar das potencialidades que lhe são reconhecidas, a área encontra-se ainda obsoleta e social e economicamente desvitalizada.

<b>Plano e Estratégias de intervenção</b>	<b>Pontos Fortes</b>	<b>Pontos Fracos</b>
<b>PROT – AML</b>	Preservação do património nacional; Requalificação urbana; Reforço do Porto de Lisboa; Combate à Exclusão Social e pobreza; Investimento em atividades lúdicas de turismo e lazer.	Relação da população com zona ribeirinha dificultada; Descentralização dos equipamentos de apoio social; Agravamento dos problemas sociais devido.
<b>PDM</b>	Fixar população; Aposta em atividades portuárias como fator de competitividade e projeção internacional; Regeneração das zonas históricas e industriais; Espaços verdes que podem ser aproveitados para criarem espaços de lazer; Valorização do território através da criação de uma dinâmica portuária.	Linhas-de-caminho de ferro como barreira entre cidade/porto; Falta de propostas e iniciativas que reaproximem a população da frente ribeirinha; E elemento “barreira” acentuado; Falta de articulação com Planos Estratégicos.
<b>Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024</b>	Revitalização Urbana, social e ambiental; Incentivo ao Desenvolvimento Sustentável; Melhor qualidade de vida da população; Requalificação da Frente Ribeirinha não-portuária; Valorização patrimonial e turística; Incentivo à construção de habitações.	Frente ribeirinha portuária não incluída no projeto; Complexidade das propostas (difícil implementação); Desqualificação da frente ribeirinha e da zona portuária; Isolamento da ZROL.
<b>Documento Estratégico Parque Ribeirinho Oriente</b>	Valorização e revitalização da Frente Ribeirinha; Valorização ambiental, paisagística e cultural; Melhoramento da relação população-porto-cidade; Afirmação Porto de Lisboa.	Ideias vagas; Falta de objetividade; Dificuldade em articular relação população/Rio Tejo.
<b>PUZRO</b>	Construção de habitações nos terrenos devolutos; Atração de pessoas e investimento; Incentivo à criação de boas relações entre comércio, indústria e serviços com as atividades portuárias; Percursos pedestres e ciclovias ao longo da ZROL; Valorização da água como valor estratégico e paisagístico; Crescimento atividade turística.	Área de intervenção muito extensa; Pouca objetividade no que diz respeito à relação da população com a frente ribeirinha e soluções para a degradação do espaço; Propostas muito abrangentes e pouco específicas em relação aos problemas que assolam a ZROL.

<b>Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental</b>	Reabilitação das zonas históricas habitacionais e regeneração das indústrias obsoletas para uso cultural e turístico; Manutenção das instalações do Porto de Lisboa; Criação de métodos de articular relação com a população diminuindo as barreiras porto/cidade; Dinamização da Zona Ribeirinha; Melhor qualidade de vida; Crescimento da especulação imobiliária;	Falta de valor jurídico e ausência de discussão pública do documento; Introdução do transporte elétrico pode prejudicar o trânsito, congestionando-o; Área do Porto de Lisboa a manter-se, prejudicará relação porto/cidade.
<b>Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa</b>	Criar condições de afirmação do Porto de Lisboa; Preservar património histórico; Criar infraestruturas de suporte ao turismo; Criação, na faixa ribeirinha, de novas atividades culturais, desportivas, lúdicas, comerciais e de restauração; Reordenamento da mobilidade; Criação de percursos pedestres.	Dificuldade em atenuar as barreiras existentes entre cidade/porto; Congestionamento do trânsito; Propostas vagas.
<b>Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa:</b>	Regeneração áreas degradadas e obsoletas com valor patrimonial; Criação de espaços culturais, de recreio náutico e de espaços públicos junto ao rio; Aumento da competitividade; Melhoria do transporte de contentores e do tráfego; Melhoria da qualidade de vida da população; Diversificação de atividades turísticas.	Efeito “barreira” na articulação da relação porto/cidade não é eliminado; Pouca articulação entre as propostas efetuadas e o edificado já existente; Degradação ambiental a longo prazo;
<b>Acordo de Cooperação Institucional entre o Município de Lisboa e a APL</b>	Cooperação entre Município de Lisboa e APL; Melhoria da acessibilidade; Ordenamento do tráfego rodoviário; Interface de qualidade; Criação de espaços verdes; Promoção da utilização pública por parte da população; Incremento do turismo.	Objetividade das propostas; Relação entre Município e APL vaga e sem aparentes efeitos práticos.

**Quadro 2 – Pontos fortes e pontos fracos dos Planos e Estratégias de Intervenção para a ZROL**



Apesar dos planos, propostas e documentos estratégicos existentes, muitos deles não se chegaram a concretizar devido a diversos motivos tais como:

- Vontade política;
- Capacidade (ou não) de investimento financeiro;
- Complexidade do processo de regeneração/revitalização/requalificação;
- Propostas pouco realistas devido a grandes transformações no território;
- Algumas das propostas incidem sobre áreas muito extensas não respondendo a problemas específicos;
- Algumas propostas não valorizam património histórico e cultural;
- Dificuldade em restabelecer a relação porto-cidade;
- Dificuldade em estabelecer parcerias público-privadas.

## **5. Regeneração Urbana da ZROL**

### **5.1. Análise SWOT da implementação do processo de Regeneração Urbana na Frente Ribeirinha Oriental de Lisboa**

O objetivo desta análise prende-se com a definição de diretrizes de intervenção com o intuito de uma futura regeneração sustentável do local em análise.

A metodologia escolhida para efetuar esse diagnóstico foi uma análise SWOT. O termo SWOT é uma sigla para: Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats. Em português significa, respetivamente pontos Fortes, Fracos, Oportunidades e Ameaças. Os pontos fortes e fracos permitem analisar a situação existente (força interna) enquanto as oportunidades e ameaças permitem fazer uma análise prospetiva (força externa) que pode surgir devido aos diversos atores (ações em curso ou previstas) ou devido a fatores não controláveis sejam eles físicos, demográficos ou políticos.

Tendo em conta o objetivo da presente dissertação, pretende-se com a análise SWOT cruzar as oportunidades e as ameaças externas do local em estudo com os seus pontos fortes e fracos permitindo assim um diagnóstico mais realista do local comparativamente as necessidades do local e da população. Este estudo será efetuado através da análise mais criteriosa da informação recolhida nos capítulos anteriores (análise do local, análise dos planos, documentos e acordos) e da observação direta do local em análise.

Pontos Fortes (Strengths)	Pontos Fracos (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona em Frente Ribeirinha distinta pela exposição Solar, pela vista e com potencial urbanístico;</li> <li>• Zona bem localizada em Lisboa e com potencial estratégico de intervenção e desenvolvimento (espaços em ruína e obsoletos);</li> <li>• Tecido urbano consolidado;</li> <li>• Boa acessibilidade;</li> <li>• Bons acessos a equipamentos;</li> <li>• Rede viária consolidada;</li> <li>• Preservação da vivência bairrista;</li> <li>• Preservação de atividades tradicionais;</li> <li>• Apoio à população idosa (acompanhamento, ocupações variadas);</li> <li>• Diminuições problemas raciais;</li> <li>• Microeconomia local bem consolidada;</li> <li>• Programas de reabilitação e regeneração;</li> <li>• Instituições de apoio social que têm contribuído para a diminuição do número de sem-abrigo e apoio a toxicodependentes (+ Inclusão + Qualidade de Vida, Tempo para a Família);</li> <li>• Preservação identidade cultural;</li> <li>• Monumentos e equipamentos culturais de interesse (Museu do Azulejo, Palácio da Mitra, Convento de Nossa Senhora da Conceição);</li> <li>• Área histórica de interesse público;</li> <li>• Reconversão de monumentos históricos que permitiu a sua manutenção até aos dias de hoje;</li> <li>• Zonas de velocidade controlada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barreira física criada pelas linhas de caminho-de-ferro, Avenida Infante D. Henrique (território fragmentado);</li> <li>• Franca relação entre a cidade e a sua frente ribeirinha (divisão espacial);</li> <li>• Degradação espaços públicos e poucos espaços verdes (quando existe, verifica-se desmazelo);</li> <li>• Existência de muitos edifícios degradados ou em ruínas;</li> <li>• Habitações antigas (vilas operárias) e com poucas condições de habitabilidade;</li> <li>• Habitação de “costas voltadas” para o rio;</li> <li>• Terrenos sem ocupação ou desabitados criando uma imagem precária do edificado e do espaço público (poluição visual);</li> <li>• Carência de estacionamento;</li> <li>• Rede de transportes públicos pouco consolidada;</li> <li>• População envelhecida e poucos jovens e com tendência para diminuir;</li> <li>• Baixo nível de instrução dos residentes;</li> <li>• Zona considerada insegura(tendo em conta o contexto da cidade de Lisboa);</li> <li>• Exclusão social;</li> <li>• Desemprego;</li> <li>• Pouca oferta de emprego;</li> <li>• Falta de apoio social para as freguesias do Beato e Marvila;</li> <li>• Raras parcerias público-privadas;</li> <li>• Degradação património industrial;</li> <li>• Poucos espaços de lazer (atividades culturais e desportivas);</li> <li>• Pouco conhecimento e divulgação do património histórico existente;</li> <li>• Poucas associações e coletividades;</li> <li>• Zona pouco prestigiada da cidade de Lisboa;</li> <li>• Comércio local antiquado e pouco atrativo;</li> <li>• Transmissão de uma imagem degradada, envelhecida, obsoleta, empobrecida e desqualificada da zona.</li> </ul>

Oportunidades (Opportunities)	Ameaças (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regeneração Urbana da zona aproveitando ao máximo a localização em frente ribeirinha;</li> <li>• Esbater os constrangimentos da barreira física existente articulando a zona ribeirinha e o próprio rio Tejo com a zona residencial;</li> <li>• Planear a melhor estratégia de intervir no território tirando partido das suas mais-valias;</li> <li>• Reabilitação do edificado obsoleto;</li> <li>• Construção de novas habitações;</li> <li>• Criação de mais espaços de estacionamento;</li> <li>• Melhorar qualidade de vida da população residente (mais espaços verdes, lugares de lazer e de desporto);</li> <li>• Atrair população jovem;</li> <li>• Criação de emprego;</li> <li>• Integração dos sem-abrigo através da criação de ocupações diárias;</li> <li>• Aumentar a segurança da zona através de um incremento do policiamento;</li> <li>• Promoção das vantagens em se viver em bairro;</li> <li>• Promover o interculturalismo e o desenvolvimento social;</li> <li>• Melhoria da qualidade de vida da população residente mais idosa;</li> <li>• Aposta no turismo;</li> <li>• Desenvolvimento e reabilitação dos pequenos estabelecimentos existentes – desenvolvimento economia local;</li> <li>• Atrair empresas e atividades económicas (restauração, turismo, atividades desportivas e lúdicas);</li> <li>• Criação de emprego;</li> <li>• Desenvolvimento comércio de rua;</li> <li>• Mais parcerias com a CML;</li> <li>• Aposta da ZROL como um lugar estratégico da cidade de Lisboa;</li> <li>• Regeneração dos locais obsoletos mantendo sempre a identidade histórica da zona;</li> <li>• Projeção da ZROL no contexto da cidade de Lisboa promovendo e criando programas de interesse turístico;</li> <li>• Investimento em património e cultura;</li> <li>• Promoção do associativismo;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da degradação das habitações e do património histórico;</li> <li>• Aumento da poluição visual;</li> <li>• Aumento dos espaços obsoletos e degradados;</li> <li>• Possível isolamento do local (pouca envolvimento com a restante cidade);</li> <li>• Estacionamento caótico;</li> <li>• Não atração de investimento devido à imagem negativa da zona;</li> <li>• Ralação cidade-frente ribeirinha deteriorada proporcionando o crescimento urbano de costas para o rio;</li> <li>• Aumento da barreira existente entre a faixa ribeirinha e a zona habitacional;</li> <li>• Ênfase da barreira existente entre porto-cidade;</li> <li>• Fraco investimento em espaços verdes;</li> <li>• Aumento insegurança e da precariedade;</li> <li>• Aumento pobreza e comportamentos de risco;</li> <li>• Diminuição população jovem e aumento população idosa;</li> <li>• Diminuição população ativa;</li> <li>• Aumento desemprego;</li> <li>• Diminuição ofertas de trabalho;</li> <li>• Possíveis conflitos sociais;</li> <li>• Dificuldades na inserção da população jovem no mercado de trabalho;</li> <li>• Falta de financiamento e de investimento;</li> <li>• Pouco interesse em estabelecer parcerias;</li> <li>• Falta de parcerias público-privadas – conter desenvolvimento da zona;</li> <li>• Degradação do edificado com valor histórico e cultural;</li> <li>• Perda da identidade local;</li> <li>• Negligência dos recursos existentes;</li> <li>• Pouco investimento no turismo;</li> <li>• Poucas atividades culturais, lúdicas e desportivas;</li> <li>• Isolamento da zona em relação à cidade;</li> <li>• Aumento da imagem negativa da zona;</li> <li>• Desvalorização crescente da zona ribeirinha e das suas potencialidades;</li> <li>• Aumento das tensões sociais;</li> <li>• Desenvolvimento instalações portuárias pode aumentar problemática urbana.</li> </ul>

Quadro 3- Análise SWOT da ZROL



**Figura 25 - Pontos fracos existentes na ZROL: Casa de “costas voltadas” para o rio e barreira física entre a cidade e o rio.**



**Figura 26 - Oportunidades existentes na ZRIO: Ponto de abastecimento de carros elétricos e ciclovía**

Na ZROL precisa de intervenções específicas para tentar inverter o atual processo de declínio. Através do processo de Regeneração Urbana, pretende-se intervir e promover a manutenção dos espaços comprovando assim que este seria o melhor método a adotar para uma dinamização sustentável da ZROL.

O processo de Regeneração Urbana vai surgir da necessidade criada de se alterar ou reestruturar uma área funcional e é o que a zona em estudo necessita. A aplicação deste processo desencadearia uma modificação em cadeia uma vez que todos os problemas da ZROL estão interligados e que qualquer solução proposta para os solucionar, irá influenciar de uma maneira ou de outra os restantes. Com a regeneração do edificado (mantendo, se possível, os edifícios e dando-lhe um novo uso/funcionalidade), iriam diminuir os problemas arquitetónicos e os problemas com a imagem degradada da área. Desta forma, os níveis de insegurança vivenciados pela população residente iriam diminuir e o local em análise transformar-se-ia numa zona mais agradável possibilitando a atração de investimentos económicos e turísticos originando portanto um desenvolvimento da ZROL.

A zona em estudo tem inúmeras potencialidades a que se deve dar a devida importância: localização ideal junto à margem do rio Tejo podendo promover a relação porto-cidade, zona com diversos elementos históricos e culturais relevantes e com espaços obsoletos e devolutos que podem ser requalificados. É necessário agir neste sentido de modo a promover o desenvolvimento, progresso e competitividade da ZROL colocando-a numa posição estratégica na cidade de Lisboa, nomeadamente na parte oriental da cidade. O facto desta zona estar devoluta não representa apenas um problema para as freguesias do Beato e Marvila uma vez que é um problema que afeta a imagem da cidade de Lisboa como um todo uma vez que influencia a sua imagem de cidade equilibrada e equitativa para todos os cidadãos. Através da análise da matriz SWOT elaborada pode-se perspetivar quatro cenários possíveis para a zona em estudo:

- Cenários de desenvolvimento – Pontos fortes associam-se às oportunidades tirando partido das vantagens;
- Cenários de crescimento – Pontos fracos relacionam-se com as oportunidades;
- Cenário de manutenção/degradação – Pontos fortes podem tornar-se ameaças sendo necessário investir na zona para a tornar favorável;
- Cenários de sobrevivência – Pontos fracos juntam-se às ameaças necessitando de alterações profundas na zona.

Tendo como base a análise feita à ZROL, conclui-se que, nos dias de hoje, a relação porto-cidade encontra-se numa fase de mudança podendo ser enquadrada na IV etapa de evolução da relação porto-cidade – renovação dos laços entre o porto e a cidade (Llaquet, 2004). Contudo muito tem ainda que ser feito uma vez que, apesar dos inúmeros estudos/planos/documentos e acordos feitos, nada prece estar a resultar uma vez que não se tornam práticos. Não passando por isso de meras ideias soltas. A zona em análise encontra-se ainda muito degradada, obsoleta e sem vida. Se por um lado houve um sucessivo adiamento dos problemas (mantem-se a degradação ambiental assim como precariedade social), registou-se por outro lado um crescente apoio à população idosa e a melhoria da segurança pública.



**Figura 27 - Degradação visível na ZROL**

O processo de regeneração urbana sustentável da ZROL assenta em quatro principais objetivos: devolver a cidade ao rio Tejo; melhorar a qualidade de vida da população passando por novos projetos de habitação; projetar esta zona no enquadramento competitivo lisboeta criando emprego e a promoção da preservação histórica e cultural investindo essencialmente na atividade turística.

Falar em regeneração urbana sustentável é o mesmo que dizer que se pretende voltar a dar vida a uma zona que com o passar dos tempos se tornou obsoleta melhorando a qualidade de vida da população presente e da população futura que possa vir a morar/trabalhar/passear na ZROL e aumentando também a competitividade e coesão do local. Deve articular-se da melhor maneira possível a qualidade de vida da população, o desenvolvimento sustentável do local assim como os aspetos sociais, económicos e ambientais.

## **5.2. – Proposta de Estratégia de Intervenção para a Zona Ribeirinha**

### **Oriental de Lisboa**

Tendo como base a análise da problemática da zona, dos planos/documentos/acordos e no diagnóstico feito através da análise SWOT, torna-se possível esboçar diretrizes de intervenção futura para a ZROL.

Os problemas urbanos e sociais são aqueles que precisam de ser resolvidos com maior brevidade: o edificado precisa de intervenções urgentes e a população precisa de ver melhorada a sua qualidade de vida. Através das intervenções no edificado, a qualidade de vida da população residente melhorará, deverá atrair mais população para a zona, atrair investimento económico e por conseguinte poder-se-á gerar uma nova área urbana melhorada, qualificada, coesa e competitiva em relação a outras áreas da cidade de Lisboa. É importante a criação de atividades lúdico-desportivas assim como outras atrações para população mais jovem se começar a fixar na zona mudando assim a condição atual de zona envelhecida e sem vida para zona rejuvenescida e com vida. Através deste processo de regenerar, aproveitar a mão-de-obra da população residente desempregada e quiçá dos inúmeros sem abrigo (gerar emprego).

De salientar também a necessidade de se promover a vivência em bairro como um modo de vida sustentável em que a qualidade de vida dos residentes é acima da média uma vez que se vivencia a boa relação com a vizinhança assim como a tranquilidade e segurança de se andar à vontade pelas ruas (mais policiamento das ruas). Através do processo de Regeneração Urbana será possível requalificar o edificado obsoleto, conservar o que existe e demolir algumas das construções precárias de modo a melhorar o ambiente urbano da ZROL bem como combater uma série de problemas sociais e urbanos originados pela precariedade do local. Há que realçar aqui uma das principais características da Regeneração Urbana: a difícil tarefa de conciliar as exigências atuais com os valores consolidados ao longo de vários anos (identidade histórica). Este processo entra também um linha de conta com a manutenção dos espaços degradados servindo de resposta a mudanças urbanas e económicas, as crescentes exigências do mercado imobiliário bem como a crescente necessidade de emprego e aos novos contextos sociais.

Pretende-se também tirar o máximo partido possível da frente ribeirinha que é aqui vista como elemento chave para um desenvolvimento estratégico da zona: a ZROL é um território com uma boa exposição solar, uma vista desafogada e interessantíssima para o investimento imobiliário. Com o objetivo de consolidar a relação frente



ribeirinha – cidade de Lisboa, é importante criar espaços públicos e de lazer para a população assim como criar mais espaços verdes e ruas arborizadas.

Regeneração Urbana é um processo de exceção/alternativa, que aposta em intervenções de média e grande escala e no que cada um está disposto a investir. É assim que surge o investimento privado como que uma ponte de lançamento para a economia local uma vez que poderá surgir a promoção da zona a nível internacional. As parcerias público-privadas são também importantes quando se fala de grandes intervenções pois estas dificilmente conseguiriam ser suportadas por uma única entidade. A integração de diferentes atores será também importante para a definição de uma estratégia de programação de ações que devem ser alinhavadas em função dos resultados esperados, introduzindo dinâmicas e criando também vários cenários para o futuro.

Devido às inúmeras potencialidades da zona e dos novos padrões de qualidade de vida (aumento crescente da preocupação ambiental e do crescimento urbano sustentável) é importante apostar em estratégias que desenvolvam a zona sem deixar de ter em conta as necessidades das futuras gerações. É neste âmbito que é importante intervencionar-se o edificado, criar projetos concretos e eficazes para os terrenos devolutos e abandonados e tirar o máximo partido possível do rio Tejo.

Através da localização privilegiada da ZROL nas margens do rio Tejo, e da rede viária principal existente (Avenida Infante D. Henrique), seria viável a localização e desenvolvimento nesta zona de atividades comerciais e de restauração (de interesse para a cidade de Lisboa bem como com capacidade de competir com outras áreas da cidade). Desta maneira seria possível apostar-se também na atividade turística e consequente desenvolvimento económico. Cada vez mais se assiste à competição entre as cidades (e países) de modo a atrair mais turistas. Conscientes desta realidade, torna-se importante a criação de uma “imagem de marca” (marketing das cidades). Algo que torne numa primeira fase a ZROL competitiva e diferente de todos outros de modo a atrair turistas e investimento e numa segunda fase para atrair e fixar população.

É neste aspeto que se torna importante investir na preservação da identidade histórica da ZROL. Não só na conservação dos monumentos históricos como o Convento da Nossa Senhora da Conceição ou o Museu do Azulejo mas também a conservação de toda a memória industrial que a zona oriental de Lisboa contém. Através da requalificação dos espaços industriais obsoletos dando-lhes novas valências ou utilizando-os passa centro de exposições ou de expressão livre como a antiga Fábrica de

Braço de Prata nascida do acordo verbal entre uma empresa privada (Eterno Retorno) e uma empresa imobiliária e proprietária da antiga Fábrica de Material de Guerra (Obriverca) para a i ser construído um condomínio de luxo. Tirando partido da antiga Fábrica de Material de Guerra, a FBP apresenta-se como um espaço com doze salas usadas para diferentes fins: concerto, galerias de arte, gabinetes de curiosidades, estúdios de cinema, ateliers de artes plásticas, oficinas de ourivesaria, loja de roupas usadas, salas de jantar ou simplesmente livrarias. Tem também arte espalhada pelos muros exteriores que a delimitam: varias camadas de grafitis. Esta FBP apresenta-se como um caso de sucesso para a ocupação de edifícios esquecidos e obsoletos e apresenta-se como um modelo a seguir. De referir também o importante papel que teve a comunidade na criação deste tipo de conceito.

Pretende-se a criação de uma imagem positiva do local tornando-o uma zona de prestigio no ceio da cidade de Lisboa. Embora existam muitos monumentos históricos que precisem de ser reabilitados/, reconvertidos ou conservados, é importante que tal seja feito não só para obter receitas mas também para tornar esta zona competitiva em relação à cidade de Lisboa.



**Figura 28 - Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa**

## **6. Considerações Finais.**

O objetivo da presente dissertação passa por explicar as vantagens da utilização do processo de Regeneração Urbana para garantir a sustentabilidade urbana da Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa.

Através da utilização da metodologia proposta (revisão bibliográfica, trabalho de campo e formulação de propostas de intervenção) e tendo em conta as inúmeras potencialidades mal aproveitadas como a sua localização geográfica privilegiada junto às margens do Tejo, a sua identidade histórico-cultural assim como a existência de edificado obsoleto com capacidade de sofrer intervenções, justifica-se as vantagens da utilização do processo de Regeneração Urbana

Com a evolução da frente ribeirinha em relação à evolução natural da cidade de Lisboa, seja pela deslocalização das atividades portuárias quer seja pela deterioração da relação cidade-porto, vai emergir uma nova realidade dentro da cidade: o surgimento de espaços obsoletos, abandonados e “sem-vida” que carecem de intervenção. Logicamente, um território que necessite de se regenerar, precisará também de sofrer uma regeneração ambiental. Analisando a evolução desta relação existente entre a cidade de Lisboa e o seu porto e concluindo que esta é uma área com inúmeras potencialidades, surge a questão da inexistente intervenção na ZROL.

Com a análise dos planos e estratégias existentes até à data para a zona em análise, concluiu-se que apesar de existirem ideias e estratégias definidas, poucas foram ainda executadas não passando para a prática.

Contudo, e sendo a ZROL, uma área cheia de potencialidade, chegou-se a contributos para uma proposta real. Através de uma intervenção onde se pretende a valorização e preservação da identidade histórica, ter em linha de conta as especificidades existentes enquanto zona ribeirinha, conciliar as futuras intervenções e a preservação identitária e promover o desenvolvimento da região atraindo mais população (jovem) tendo assim em conta a satisfação das necessidades da população residente como da população que poderá vir a residir na ZROL, provou-se que as vantagens da utilização do processo de Regeneração Urbana serão mais significativas que as desvantagens sendo por isso este o processo mais indicado para garantir a Sustentabilidade Urbana da cidade de Lisboa.

## 7. Referências Bibliográficas

ANIELSKI, Mark [et al] (2002) - *A Conceptual Framework for Monitoring Municipal and Community Sustainability in Canada*. Pembina Institute for Appropriate Development. Disponível em:

<http://anielski.com/wp-content/documents/Community%20Sustainability.pdf>

ACSELRAD, Henri (2005) - *Desregulamentação, Contradições Espaciais e Sustentabilidade Urbana*. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, nº 107, p. 25-38. Disponível em:

<http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/100>

AGENCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE (2010) - *Projeto Mobilidade Sustentável: Volume II – Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável*, Amadora.

AARTS, Martin [et al] (2012) - *Port-City Development in Rotterdam: a True Love Story*. Revista Digital – Territorio, Urbanismo, Sostenibilidad, Paisaje, Diseño Urbano. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Disponível em

[http://urban-e.aq.upm.es/pdf/PortCityDevelopment\\_ATrueLoveStory.pdf](http://urban-e.aq.upm.es/pdf/PortCityDevelopment_ATrueLoveStory.pdf)

APL (2005) - *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa – Horizonte 25*.

ARANTES, Otilia [et al] (2002) - *A Cidade do Pensamento Único*. Editora Vozes. 3ª edição.

CML (2008) - *Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental*. Documento Prospetivo. Departamento de Planeamento Urbano. Direção Municipal de Planeamento Urbano. Camara Municipal de Lisboa. Disponível em:

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospetivos/documento-estrategico-de-monitorizacao-da-zona-ribeirinha-oriental>

CML (2009) - *Carta Estratégica de Lisboa 2010-2020 – Um Compromisso para o Futuro da Cidade*. Documento-Síntese. Disponível em:

<http://cartaestrategica.cm-lisboa.pt/>

CML (2009) - *Acordo de Cooperação Institucional. Cooperação entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa*.

CML (2008) - *Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa*. Documento Prospetivo. Departamento de Planeamento Urbano. Direção Municipal de Planeamento Urbano. Camara Municipal de Lisboa Disponível em:

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospetivos/plano-geral-de-intervencoes-da-frente-ribeirinha-de-lisboa>

CML (2005) - *Visão Estratégica de Lisboa 2012*. Departamento de Planeamento Estratégico. Lisboa, Camara Municipal de Lisboa.

CML (2012) - *Plano Diretor Municipal de Lisboa*. Lisboa, Camara Municipal de Lisboa. Disponível em:

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>

CML (2008). *Plano de Pormenor em Modalidade simplificada - Projeto Urbano Parque Oriente*. Direção Municipal de Planeamento e Gestão Urbanística, Departamento de Planeamento Urbanístico. Disponível em:

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes/plano-de-pormenor-projecto-urbano-parque-oriente>

Coelho, Maria João N. Oliveira (2010) - *Estratégias de Regeneração Urbana em Áreas Industriais: De Área Industrial de Ramalde a Zona Empresarial do Porto*. Tese de Mestrado para obter o grau de mestre em Arquitetura. Universidade do Porto, Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

COUCH, C. [et al] (2003) - *Urban Regeneration in Europe*. Blackwell Science Ltd, a Black well Publishing Company. Disponível em:

<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/9780470690604.fmatter/pdf>

COSTA, João Pedro T. Abreu (2006) - *La Ribera Entre Proyetos. Formación Y Transformación Del Territorio Portuario, A Partir Del Caso De Lisboa*. Tese de Doutoramento para obter o grau de Doutor em Urbanismo e Ordenamento do Território. Universidade Politécnica da Catalunha. Escola Técnica de Arquitetura de Barcelona.

CARLEY, Michael [et al] (2000) - *Urban Regeneration Through Partnership – A study in nine urban regions in England*. Scotland and Wales. Disponível em:

<http://www.jrf.org.uk/system/files/jr077-urban-regeneration-partnership.pdf>

CASTANHEIRA, Guilherme e BRAGANÇA, Luís (2012) - *Estratégia de Intervenção para a Regeneração Urbana Sustentável*. Universidade do Minho. Universidade do Minho, Departamento de Engenharia Civil. Disponível em <http://hdl.handle.net/1822/21860>

CABRAL, João (1999) - *Regeneração Urbana e Planeamento da Cidade: um quadro para a avaliação do projecto urbano da Expo'98*. Seminário Políticas Urbanas – Da Qualificação à Regeneração. Universidade Nova de Lisboa, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional

CONDE, Sandra (2007) - *O Contributo das Políticas Urbanas para a Sustentabilidade das Cidades. Os casos das cidades de Aveiro e de Tavira*. Tese de Mestrado para obter o grau de mestre em Área de Urbanização e Ordenamento do Território. Universidade de Lisboa. Faculdade de Letras.

CASTRO, Ana Rita M. Ochoa (2004) - *A Oriente das Cidades - Dialética Nascente/Poente em Cidades Waterfront: O Caso de Lisboa*. Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Sessão Temática 5 – “Temas Emergentes”.

CASTRO, Ana Rita M. Ochoa (2005) - *Dinâmicas de Crescimento em Metrópoles Portuárias. Tensões a Oriente da Cidade de Lisboa*. Revista W@terfront, p.30-41.

Castro, Ana Rita M. Ochoa (2011) - *Cidade e Frente de Água. Papel articulador do espaço Público*. Tese de doutoramento para obter o grau de Doutor em Espacio Público Y Regeneración Urbana: Arte, Teoría, Conservación del Patrimonio. Universidad de Barcelona.

CHEUNG, S. M. Sherman e Yip, Tsz Leung (2011) - *Port City and Port Production: Analysis of Chinese Ports*. Transportation Journal. American Society of transportation and Logistics

CCDR-LVT (2002) - *Plano regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo.

CCDR-LVT (2010) - *Revisão do PROT-AML*. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo.

CABRAL, Natércia Rego (2001) - *Revitalização das Frentes Ribeirinhas no Porto de Lisboa*. RETE- Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. PORTUS nº1, pp. 33-37.

DELGADO, Ralph (1963). O Lugar de Marvila e a Quinta da Mitra. Olisipo

DGOTDU (2007) - *Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis*. Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis realizada em Aalborg, Dinamarca.

ECORY UK limited (2011) - *Desenvolvimento Urbano Sustentável em Portugal: Uma abordagem Integrada*. Estudo realizado em Portugal entre Janeiro e Outubro de 2011. Disponível em:  
[http://www.portaldahabitacao.pt/opencms/export/sites/ibc/pt/ibc/docs\\_pdf\\_ibc/FinaReport\\_PT\\_Urban.pdf](http://www.portaldahabitacao.pt/opencms/export/sites/ibc/pt/ibc/docs_pdf_ibc/FinaReport_PT_Urban.pdf)

DUCRUET, César (2006) - *Port-City Relationships in Europe and Asia*. Journal of International Logistics and Trade, pp. 13-35.

ESTEVENS, Ana (2005), *A Reabilitação de Frentes de Água como Modelo de Valorização Territorial*. X Colóquio Ibérico de Geografia - "A Geografia Ibérica no Contexto Europeu". Universidade de Évora.

ECO, Humberto (1977) - *Como se Faz uma Tese em Ciências Humanas*. 13ª ed. Lisboa. Editorial Presença, 1997.

FIDALGO, Andreia Vinhas (2012) - *As Parcerias para a Regeneração Urbana – Uma Análise Comparativa*. Tese de Mestrado para obter o grau de mestre em Engenharia do Ambiente – Perfil de Ordenamento do Território e Avaliação de Impactes Ambientais. Universidade Nova de Lisboa. Faculdade de Ciências e Tecnologia.

FONTES, Ana C. Ferreira (2010) - *Intervir na Cidade Monumental. Reencontro com o Rio*. Tese de Mestrado para obter o grau de mestre em Arquitetura com especialização em Gestão Urbanística. Universidade Técnica de Lisboa. Faculdade de Arquitetura.

FERREIRA, Vítor Matias (1997) - *A Cidade da Expo'98 e a Metrópole de Lisboa*. Sociologia – Problemas e Práticas, nº 24, pp. 189-195.

FIGUEIRA, Jorge (2012) - *A Lisboa da Expo'98: Projeto e Legado*. ArqTexto, UFRGS, Brasil P. 152-163.

FERREIRA, Maria M. M. D. Ferreira (2005) - *Desenvolvimento Urbano Sustentável: O papel dos Cidadãos*. X Colóquio Ibérico de Geografia - "A Geografia Ibérica no Contexto Europeu". Universidade de Évora. Disponível em : [http://www.apgeo.pt/files/docs/CD\\_X\\_Coloquio\\_Iberico\\_Geografia/pdfs/052.pdf](http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/052.pdf)

FERNANDES, Diana M. de Barros (2013) - *Redes estratégicas na Regeneração Urbana*. Tese de Mestrado para obter o grau de Mestre em Engenharia Civil-Especialização em Planeamento. Universidade do Porto. Faculdade de Engenharia.

GARCIA, Pedro C. B. Ressano (2007) - *Life and Death of the Lisbon Waterfront*. Tese de Doutoramento para obter o grau de Doutor em História. Universidade Portucalense Infante D. Henrique.

GULLINO, Silvia (2009) - *Urban Regeneration and Democratization of Informal access: CitiStat experience in Baltimore*. Journal of Environmental Management, v.90, nº6, pp.2012-2019.

GACHINEIRO, Marta A. do Carmo (2011) - *Revitalização Urbana e Social do Sítio de Xabregas*. Tese de Mestrado para obter o Grau de Mestre em Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos. Universidade Técnica de Lisboa. Faculdade de Arquitetura.

HOYLE, Brian (1989) - *The Port- City Interface : Trends, Problems and Examples in* Geoforum, Vol 20, Nº4, Pergamon Press, Oxford



HOYLE, Brian (2000) - *Global and Local Change on the Port-City Waterfront*. Geographical Review, Vol 90, Nº 3. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/3250860>

HAYUTH, Yehuda (1982) - *The Port-Urban interface: An Area In Transition*. The Royal Geographical Society. Area, V.14, nº3, pp.219-224.

HANCOCK, Alexandra P. de Sousa (2012) - *Lisboa 2100, Projetar a Frente Ribeirinha em Cenários de Alterações Climáticas. Water – The Only Way for a Wise City*. Tese de Mestrado para obter o grau de Mestre em Arquitetura com especialização em Gestão Urbanística. Universidade Técnica de Lisboa. Faculdade de Arquitetura.

LAGO, Patrícia A. A. Dos Santos (2007) - *A Utilização de Quarteirões-Tipo nas Estratégias de Regeneração Urbana nos Centros Históricos. Significado das Variáveis Morfológicas na Viabilidade Económico/Financeiro das Intervenções*. Tese de Mestrado para obter o grau de Mestre em Regeneração Urbana e Ambiental. Universidade Técnica de Lisboa. Faculdade de Arquitetura.

LANDRY, Charles [et al] (1996) - *The Art of Regeneration – Urban Renewal Through Cultural Activity*. Joseph Rowntree Foundation. Disponível em <http://www.combined-arts.com/wp-content/uploads/2012/07/indonesia-charleslandry-artofregeneration.pdf>

LUSA (2008) - *Zona Ribeirinha Oriental: Plano de Urbanização congelado há quase uma década*. Jornal Expresso. Lisboa, 28 de Março de 2008.

LLAQUET, José L. Estrada (2004) - *El Desarrollo portuario y la Ciudad*. Ingeniería y Territorio nº 67, pp. 10-19.

MACLAREN, Virginia W. (2004) - *Urban Sustainability Reporting*. Stephen M. Wheeler Timothy Beatley, The Sustainable Urban Development Reader, London: Routledge, pp. 203-210.

MAGALHÃES, Roberto A. de Miranda (2006) - *A Construção da Sustentabilidade Urbana*. ANPPAS III. PROURB/UFRJ, Brasília.

MOPTC (2006) - *Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário*. Disponível em: <http://www.gperi.moptc.pt/cs2.asp?idcat=1356>

MENDONÇA, J.J. Moreira de (1758) - *Historia Universal dos Terramotos*. Lisboa.

MCCARTHY, John (2010) - *The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valleta*. European Planning Studies, 11:3, p. 341-350.

NORCLIFFE, Glen [et al] (1996) - *The emergence of postmodernism on the urban waterfront*. Journal of Transport Geography, Vol.4, No. 2, 123-134

ONU (1992). *United Nations Conference on Environment & Development*. Rio de Janeiro, Brazil, June 1992.

ONU (2012) - *Report of the United Nations Conference on Sustainable Development*. Rio de Janeiro, Brazil 20, Junho de 2012.

ONU (1987) - *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Março de 1987.

ONU (1996) - *Report of the United Nations Conference on Human Settlements (HABITAT II)*. Istanbul, Junho de 1996. (Disponível em [http://www.unhabitat.org/downloads/docs/2072\\_61331\\_ist-dec.pdf](http://www.unhabitat.org/downloads/docs/2072_61331_ist-dec.pdf))

PAPATHEOCHARI, Dora (2011) - *Examination of Best Practices for Waterfront Regeneration*. Department of Planning and Regional Development, University of Thessaly. Disponível em: <http://coastnet-littoral2010.edpsciences.org/articles/litt/abs/2011/01/litt-02003/litt-02003.html>

QUIVY, Raymond e CAMPENHOUDT, Luc Van (2008) - *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. 5ª ed. Gradiva, Lisboa.

REIS, Heloísa dos Santos (2011) - *A Relação Porto-Cidade em São Sebastião no Contexto da sua Evolução Histórico-Espacial*. Revista Geográfica de América Central. Numero especial EGAL, 2011-Costa Rica. pp. 1-18.

RIBEIRO, Orlando (1969) – *O ensino da Geografia*. Porto Editora, Lisboa

ROBERTS, Peter (2000) - *The Evolution, definition and purpose of Urban Regeneration*. Urban regeneration: A Handbook, London, pp. 295-315.

SOUSA, João Figueira e FERNANDES, André (2012) - *Metamorfoses da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa*. Confins Online, Disponível em: <http://confins.revues.org/7702 ; DOI : 10.4000/confins.7702>

SANTOS, João R. Marques (2005) - *Da Urbanidade à Territorialidade das Margens do Sado. Contributos e Desafios para uma Regeneração Urbana da Frente Ribeirinha, Portuária e Industrial de Setúbal*. Tese de Mestrado para obter o grau de Mestre em Regeneração Urbana e Ambiental. Universidade Técnica de Lisboa. Faculdade de Arquitetura.

SASHA, TSENKOVA (2002) - *Urban Regenerations. Learning from the British Experience*. University of Calgary.

SALGADO, Manuel (2012) - *Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa*. RETE-Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades – PORTUSplus nº3, 2012.

SOARES, Nuno Pires (2010). *Regeneração Urbana: A Banalização de Mais um (Re)*. 16º Congresso da APDR, Universidade da Madeira, Funchal.

TRUMBIC, Ivica (2005) - *Urban Regeneration in the Mediterranean Coastal Cities*. UNEP-MAP Priority Actions Program Regional Activity Center. 14<sup>th</sup> Biennial Coastal Zone Conference. New Orleans Louisiana.

SILVA, Solange Teles da (2003) - *Políticas Públicas e Estratégias de Sustentabilidade Urbana*. Hiléia-Revista de Direito Ambiental da Amazônia, pp. 121-137.

### **Legislação Consultada**

Lei nº48/98 de 11 de Agosto (Lei de Bases da Política do Ordenamento do Território e do Urbanismo).

Diário da República 1ª série Nº 157 14 de Agosto de 2012 Lei nº 32/2012 (Regime jurídico da Reabilitação Urbana).

Diário da República, 2.ª série — N.º 168 — 30 de Agosto de 2012 (Aprovação da Revisão do Plano Diretor Municipal de Lisboa).

Diário da República, 2ªsérie – N.º 214 – 4 de Novembro de 2008 (Aprovação do Plano de Pormenor em Regime Simplificado – Projeto Urbano Parque Oriente).

### **Fontes da Internet**

<http://anielski.com/wp-content/documents/Community%20Sustainability.pdf>

(Consultado em Novembro 2012)

[http://www.rio20.gov.br/clientes/rio20/rio20/sobre\\_a\\_rio\\_mais\\_20/desenvolvimento-sustentavel.html](http://www.rio20.gov.br/clientes/rio20/rio20/sobre_a_rio_mais_20/desenvolvimento-sustentavel.html) (Consultado em Novembro 2012)

<http://www.economist.com/node/14301663> (Consultado em Dezembro 2012)

<http://www.ibrc.indiana.edu/ibr/2011/spring/article2.html> (Consultado em Dezembro 2012)

<http://www.portugalglobal.pt/EN/Innovating%20Portugal/Pages/SustentabilidadeemPortugal.aspx> (Consultado em Dezembro 2012)

<http://www.construir.pt/2011/08/16/associacao-iisbe-portugal-promove-%E2%80%9Csustentabilidade-na-reabilitacao-urbana%E2%80%9D/> (Consultado em Janeiro 2013)

<http://www.publico.pt/ciencia/noticia/ponham-os-olhos-em-agueda-1557950>  
(Consultado em Janeiro 2013)

<http://www2.inescporto.pt/uesp/noticias-eventos/nos-na-imprensa/mobilidade-urbana-e-sustentabilidade/> (Consultado em Fevereiro 2013)

[http://www.apgeo.pt/files/docs/CD\\_X\\_Coloquio\\_Iberico\\_Geografia/pdfs/052.pdf](http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/052.pdf)  
(Consultado em Fevereiro 2013)

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.088/210> (Consultado em Fevereiro 2013)

<http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/> (Consultado em Março 2013)

<http://www.museudacidade.pt/Esposicoes/Permanente/Paginas/Terramoto-de-1755-Reconstrucao-sec-XVIII%E2%80%93XIX.aspx> (Consultado em Março 2013)

*Lisboa. In Infopédia. Porto: Porto Editora, 2003-2013 Disponível em*  
[http://www.infopedia.pt/\\$lisboa](http://www.infopedia.pt/$lisboa) (consultado Maio 2013).

[http://www.reteonline.org/images/stories/archivos/portus/pdf/01/5\\_rego\\_cabral.pdf](http://www.reteonline.org/images/stories/archivos/portus/pdf/01/5_rego_cabral.pdf)  
(consultado Maio 2013).

<http://cartaestrategica.cm-lisboa.pt/index.php?id=466> (consultado Maio 2013).

<http://www.bracodeprata.net/> (consultado Junho 2013).

<http://lisboasolidaria.cm-lisboa.pt/> (consultado Junho 2013).

<http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/1295.html> (consultado Agosto 2013).

*<http://www2.ufp.pt/units/geonucleo/ecos/numero3/artigos/Frentes.htm>* (consultado Outubro 2013).

*<http://portoemdebatevix.blogspot.pt/2012/06/fases-da-relacao-porto-cidade.html>*

(consultado Novembro 2013).

*[http://www.adurbem.pt/index.php/index.php?option=com\\_content&task=view&id=336  
&Itemid=208](http://www.adurbem.pt/index.php/index.php?option=com_content&task=view&id=336&Itemid=208)* (consultado Novembro 2013).

*<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.038/666>* (consultado Janeiro 2014).

*<http://jsmarvila.com.sapo.pt/historia.htm>* (consultado Fevereiro 2014).

*<http://aps-ruasdelisboacomhistreria.blogspot.pt>* (consultado Fevereiro 2014).

## **Anexos**





Fonte : <http://www.leme.pt/>

## Anexo I - Planta da Exposição do Mundo Português (1940)

A-I



# Mapa Geral General Map Mapa General

Este é o recinto da EXPO'98.  
Consulte o mapa e a legenda  
para localizar os Pavilhões,  
Áreas Temáticas e Serviços.

This is the EXPO'98 site.  
Consult the map and the key below  
to locate Pavilions, Thematic Areas  
and Services.

Este es el recinto de EXPO'98.  
Consulte el mapa y las leyendas  
para localizar los Pabellones,  
Áreas Temáticas y Servicios.



- 1 Pavilhão do Conhecimento dos Mares  
Knowledge of the Seas Pavilion  
Pabellón del Conocimiento de los Mares
- 2 Pavilhão do Futuro  
Pavilion of the Future  
Pabellón del Futuro
- 3 Pavilhão da Utopia  
Utopia Pavilion  
Pabellón de la Utopía
- 4 Pavilhão dos Oceanos  
Oceans Pavilion  
Pabellón de los Océanos
- 5 Pavilhão de Portugal  
Portuguese Pavilion  
Pabellón de Portugal

- 6 Pavilhão da Realidade Virtual  
Virtual Reality Pavilion  
Pabellón de la Realidad Virtual
- 7 Exibição Náutica  
Nautical Exhibition  
Exhibición Náutica
- 8 Jardins Garcia de Orta  
Garcia de Orta Gardens  
Jardines Garcia de Orta
- 9 Jardins da Água • Parque Vitalis  
Water Gardens • Vitalis Park  
Jardines del Agua • Parque Vitalis
- 10 Área Internacional Sul  
South International Area  
Área Internacional Sur

- 11 Área Internacional Norte  
North International Area  
Área Internacional Norte
- 12 Área dos Participantes Nacionais  
National Participants Area  
Área de los Participantes Nacionales
- 13 Área das Organizações Internacionais  
International Organizations Area  
Área de las Organizaciones Internacionales
- 14 Pavilhão da União Europeia  
European Union Pavilion  
Pabellón de la Unión Europea
- 15 Pavilhão de Macau  
Pavilion of Macao  
Pabellón de Macao

- 16 Pavilhão das Comunidades Portuguesas  
Portuguese Community Pavilion  
Pabellón de las Comunidades Portuguesas
- 17 Pavilhão do Território  
Territory Pavilion  
Pabellón del Territorio
- 18 Área Central de Serviços  
Central Services Area  
Área Central de Servicios
- 19 Exposição Leonardo da Vinci@expo98  
"La Dinamica dell'Acqua"  
Exhibition Leonardo da Vinci@expo98  
"La Dinamica dell'Acqua"

- 20 Exposição "Os Caminhos da Porcelana"  
"The Porcelain Routes" Exhibition  
Exposition "Caminhos de la Porcelana"
- 21 Área VIP das Empresas  
Companies VIP Area  
Área de las Empresas
- 22 Exposição "Mundo Coca-Cola"  
"Coca-Cola World" Exhibition  
Exposition "Mundo Coca-Cola"
- 23 Exposição "As Conchas e o Homem"  
"Shells and People" Exhibition  
Exposition "Las Conchas y el Hombre"
- 24 Pavilhão Swatch  
Swatch Pavilion  
Pabellón Swatch

- 25 Pavilhão da Água • UNICER  
Water Pavilion • UNICER  
Pabellón del Agua • UNICER
- 26 Espaço Criança Das 9h00 às 21h00  
Children's Play Area  
From 9 a.m. to 9 p.m.  
Espacio para Niños De las 9h00 a las 21h00
- 27 Pavilhão Oceanofilia  
Oceanofilia Pavilion  
Pabellón Oceanofilia
- 28 EXPO Adrenalina  
EXPO Adrenaline  
EXPO Adrenalina
- 29 Torre Vasco da Gama  
Vasco da Gama Tower  
Torre Vasco da Gama

- 30 Jardim do Cabeço das Rolas  
Cabeço das Rolas Garden  
Jardin de Cabeço das Rolas
- 31 Teatro Camões • Sala Júlio Verne  
Camões Theatre • Jules Verne Auditorium  
Teatro Camões • Auditorio Julio Verne
- 32 Anfiteatro na Doca  
Dock Amphitheatre  
Anfiteatro en el Muelle
- 33 Praça Sony  
Sony Plaza  
Plaza Sony
- 34 Palco Promenade  
Promenade Stage  
Escenario Promenade

- 35 Outros Palcos  
Other Stages  
Otros Escenarios
- Palco 1  
Escenario
- Palco 2  
Escenario
- Palco 3  
Escenario
- Palco 4  
Escenario
- Palco 5  
Escenario
- Palco 6  
Escenario
- Palco do Bojador  
Bojador Stage  
Escenario del Bojador
- 36 Área Aberta  
Open-Air Zone  
Área al Aire Libre
- 37 Jardim de Timor  
Timor Garden  
Jardin de Timor
- Linha autocarro EXPO  
EXPO bus line  
Lineas autobus EXPO
- Telecabinas  
Cablecar  
Telecabinas
- Pagamento de Parques  
Payment of Parks  
Cobro de Parking



Informações  
Information  
Información



Farmácia  
Chemist  
Farmacia



WC  
WC  
Aseos



Unidades Médicas  
Primeiros Socorros  
Medical Unit  
First Aid  
Unidades Médicas  
Primeros Auxilios



Polícia  
Police  
Policía



Apoio a grupos  
Group support  
Apoyo a grupos

Pavilhões encerram às **20h00**, com excepção dos Pavilhões da Realidade Virtual (00h00m) e da Utopia (última sessão às 21h00).

Pavilions close at **8 p.m.**, except for the Reality Pavilion (closing time 12 p.m.) and the Utopia Pavilion (last session 9 p.m.).

Pabellones cierran a las **20h00**, con excepción del Pabellón de la Realidad Virtual y del Pabellón de la Utopia (última sesión 21h00). Últimas entradas nos Pavilhões, consulte o Guia do Dia. Last entries to Pavilions, consult the Daily Guide. Últimas entradas en los Pabellones, consulte la Guía del día.

A programação diária da Expo'98 poderá sofrer alterações por motivos de força maior. For reasons beyond our control the daily programme may be subject to some alterations. La programación diaria de la Expo'98 podrá sufrir alteraciones por causa de fuerza mayor.

Reentrada não permitida excepto para passes de 3 meses. Reentrada no permitida excepto para passes de 3 meses.

É recomendável o uso de chapéu e beber água com frequência. A hat should be worn at all times and drink water frequently. Es recomendable el uso de sombrero y beber agua con frecuencia.

Todas as crianças até aos 10 anos devem usar "pulseira de identificação" com destacad, distribuídas nas Portas do Recinto. All children under the age of 10 must wear an identification bracelet provided at the Exposition Entrance. Todos los niños hasta los 10 años deben usar "pulsera de identificación" distribuídas en las Puertas del Recinto.

Se o seu acompanhante for cego, as Informações disponibilizam material para consulta durante a visita. If you are accompanying a blind person, there is material at your disposal for consultation during the visit at the Information Posts. Si su acompañante es ciego, las Informaciones disponen de material para consultas durante la visita.

Não é permitido entrar no Recinto com rádios móveis, com comida, ou com animais. Entry to the Exposition site is strictly prohibited to anyone carrying a radio transmitter-receiver, food or animals. No está permitido entrar en el recinto con radios portátiles, comida o animales.

Para obter informações complementares poderá ligar para a Linha Verde EXPO'98: 0800221998 ou consultar a internet: <http://www.expo98.pt>. For additional information you may ring the EXPO'98 Freephone Helpline: 0800221998 or consult the internet at <http://www.expo98.pt>. Para obtener informaciones complementarias puede llamar a la Línea Verde EXPO'98: 0800221998 o consultar en internet <http://www.expo98.pt>.



Fonte: <http://www.expomuseum.com>

## Anexo II - Planta da Exposição Mundial de Lisboa (1998)